

dossier

23 novembre 2020

# LEGGE DI BILANCIO 2021

*Profili di interesse della IX  
Commissione Trasporti*

---

*A.C. 2790-bis*

---



Senato  
della Repubblica



Camera  
dei deputati

X  
V  
I  
I  
I  
L  
E  
G  
G  
I  
S  
S  
I  
L  
A  
T  
U  
R  
A



SERVIZIO STUDI

TEL. 06 6706-2451 - ✉ [studi1@senato.it](mailto:studi1@senato.it) - [@SR\\_Studi](https://twitter.com/SR_Studi)

Dossier n. 323/0/8



SERVIZIO STUDI

Dipartimento Trasporti

Tel. 06 6760-2614 - [st\\_trasporti@camera.it](mailto:st_trasporti@camera.it) - [@CD\\_trasporti](https://twitter.com/CD_trasporti)

Progetti di legge n. 382/0/IX

*La redazione del presente dossier è stata curata dal Servizio Studi della Camera dei deputati*

La documentazione dei Servizi e degli Uffici del Senato della Repubblica e della Camera dei deputati è destinata alle esigenze di documentazione interna per l'attività degli organi parlamentari e dei parlamentari. Si declina ogni responsabilità per la loro eventuale utilizzazione o riproduzione per fini non consentiti dalla legge. I contenuti originali possono essere riprodotti, nel rispetto della legge, a condizione che sia citata la fonte.

TR0198.docx

## NOTA

*IL PRESENTE DOSSIER È ARTICOLATO IN DUE PARTI:*

- LA PRIMA PARTE CONTIENE LE SCHEDE DI LETTURA DELLE DISPOSIZIONI DELLA PRIMA SEZIONE, DI COMPETENZA DELLA IX COMMISSIONE TRASPORTI, ESTRATTE DAL DOSSIER GENERALE SUL DISEGNO DI LEGGE DI BILANCIO IN ESAME;
- LA SECONDA PARTE CONTIENE L'ANALISI DELLA SECONDA SEZIONE DEL DISEGNO DI LEGGE, RECANTE IL BILANCIO INTEGRATO PER IL 2021-2023 DI COMPETENZA DELLA IX COMMISSIONE TRASPORTI.



## INDICE

<b>La prima Sezione</b> .....	<b>3</b>
1.La disciplina contabile della prima sezione .....	3
<b>Schede di lettura Sezione I</b> .....	<b>5</b>
Articolo 102 (Destinazione delle entrate a titolo di canone di abbonamento alla televisione).....	6
Articolo 119 (Disposizioni in materia di servizi di trasporto di persone su strada mediante autobus).....	9
Articolo 120 (Disposizioni in materia di porti e di trasporti marittimi).....	11
Articolo 121 (Disposizioni in materia di trasporto ferroviario merci) .....	15
Articolo 122 (Ferrobonus e Marebonus).....	16
Articolo 123 (Misure di sostegno al settore ferroviario).....	18
Articolo 124 (Conferimento alle Regioni delle funzioni relative ai servizi ferroviari interregionali indivisi) .....	22
Articolo 125 (Disposizioni in materia di tariffe sociali) .....	24
Articolo 126 (Misure per la promozione della mobilità sostenibile) .....	27
Articolo 127 (Misure in materia di regime fiscale della nautica da diporto) .....	32
Articolo 128 (Compagnie aeree che effettuano prevalentemente trasporti internazionali) .....	37
Articolo 132 (Disciplina per le infrastrutture per la ricarica dei veicoli alimentati ad energia elettrica) .....	39
Articolo 133 (Costituzione di un fondo finalizzato alla rimozione	

delle navi abbandonate nei porti) .....	43
Articolo 146 (Comuni TPL Scuola - Incremento risorse per il Trasporto scolastico) .....	45
Articolo 150 (Fondo per la perequazione infrastrutturale) .....	49
Articolo 152 (Regioni TPL Scuola - Incremento risorse per il trasporto pubblico locale).....	55
<b>La seconda Sezione.....</b>	<b>58</b>
1. La disciplina contabile della seconda sezione .....	58
2. Le previsioni di spesa di competenza della IX Commissione nel disegno di legge di bilancio.....	63
2.1. <i>Ministero delle infrastrutture e trasporti (Tab. 10)</i> .....	63
2.2. <i>Ministero dell'economia e delle finanze – (Tabella n. 2)</i> .....	73
2.3. <i>Ministero dello sviluppo economico (Tabella n. 3)</i> .....	75

## LA PRIMA SEZIONE

### 1. La disciplina contabile della prima sezione

Con la riforma operata dalla legge n.163 del 2016 sulla legge di contabilità e finanza pubblica n. 196 del 2009, i contenuti delle previgenti leggi di bilancio e di stabilità sono stati ricompresi, dal 2017, in un **unico provvedimento** costituito dalla nuova **legge di bilancio**, riferita ad un periodo triennale ed articolata in **due sezioni**.

La **prima sezione**, che assorbe in gran parte i contenuti della ex legge di stabilità, reca esclusivamente le misure tese a realizzare gli obiettivi di finanza pubblica indicati nei documenti programmatici di bilancio, **Documento di Economia e Finanza (DEF)** e la relativa Nota di aggiornamento. La **seconda sezione**, che assolve, nella sostanza, le funzioni dell'ex disegno di legge di bilancio, è dedicata alle previsioni di entrata e di spesa, formate sulla base del criterio della legislazione vigente, e reca le proposte di rimodulazioni e di variazioni della legislazione di spesa che non necessitano di innovazioni normative.

L'articolo 21, comma 1-*ter*, della legge n. 196 del 2009, come modificato dalla legge n. 163 del 2016, pone **precisi limiti** al **contenuto** della **prima sezione** del disegno di legge di bilancio. In estrema sintesi, la prima sezione contiene esclusivamente:

- la determinazione del livello massimo dei saldi del bilancio dello Stato per il triennio di riferimento,
- le norme in materia di entrata e di spesa che determinano effetti finanziari, con decorrenza nel triennio, attraverso la modifica, la soppressione o l'integrazione dei parametri che regolano l'evoluzione delle entrate e della spesa previsti dalla normativa vigente o delle sottostanti autorizzazioni legislative ovvero attraverso nuovi interventi;
- le norme volte a rafforzare il contrasto e la prevenzione dell'evasione fiscale e contributiva o a stimolare l'adempimento spontaneo degli obblighi fiscali e contributivi;
- l'importo complessivo massimo destinato al rinnovo dei contratti del pubblico impiego nel triennio;
- le norme eventualmente necessarie a garantire il concorso degli enti territoriali agli obiettivi di finanza pubblica.

In ogni caso, la prima sezione non deve contenere norme di delega, di carattere ordinamentale o organizzatorio, né interventi di natura localistica o

microsettoriale ovvero norme che dispongono la variazione diretta delle previsioni di entrata o di spesa contenute nella seconda sezione del medesimo disegno di legge.



**SCHEDE DI LETTURA**  
**SEZIONE I**

## **Articolo 102** **(Destinazione delle entrate a titolo** **di canone di abbonamento alla televisione)**

L'**articolo 102** prevede un nuovo meccanismo di assegnazione delle risorse provenienti dal versamento del canone di abbonamento alla televisione, in particolare disponendo la destinazione della quota fissa di €110 mln annui al Fondo per il pluralismo e l'innovazione dell'informazione e della restante quota alla RAI-Radiotelevisione italiana SPA.

Al riguardo si ricorda, preliminarmente, che – rispetto alla previsione della L. 488/1999 (art. 27, co. 8, primo periodo), in base alla quale alla concessionaria del servizio pubblico radiotelevisivo doveva essere attribuito per intero il canone di abbonamento alla radiotelevisione, ad eccezione della quota pari all'1% già spettante all'Accademia Nazionale di Santa Cecilia<sup>1</sup> – l'art. 21, co. 4, del D.L. 66/2014 (L. 89/2014) ha previsto la riduzione di €150 mln per il 2014 degli introiti del canone da attribuire alla RAI e l'art. 1, co. 292, della L. di stabilità 2015 (L. 190/2014), inserendo un secondo periodo nel co. 4 dell'art. 21 dello stesso D.L. 66/2014, ha previsto, dal 2015, la **riduzione del 5%** dei medesimi introiti da attribuire alla stessa RAI.

In seguito, con l'introduzione delle nuove modalità di riscossione del canone operata dall'art. 1, co. 152 e ss., della L. di stabilità 2016 (L. 208/2015), che hanno previsto l'**addebito** dello stesso, suddiviso in 10 rate mensili, nelle **fatture elettriche**, è stato stabilito che le eventuali maggiori entrate versate a titolo di canone di abbonamento alla televisione rispetto alle somme già iscritte a tale titolo nel bilancio di previsione per il 2016 (c.d. **extra gettito**) sono destinate in parte alla RAI, in parte all'Erario per varie finalità.

Nello specifico, l'art. 1, co. 160, della L. 208/2015 – come modificato, in particolare, dall'art. 1, co. 90, della L. di bilancio 2019 (L. 145/2018) e, da ultimo, dall'art. 1, co. 356, della L. di bilancio 2020 (L. 160/2019) – ha disposto che, dal 2017, il **50%** del c.d. **extra gettito** è riversato all'Erario per essere destinato: fino ad un importo massimo di **€ 125 mln** annui, al **Fondo per il pluralismo e l'innovazione dell'informazione** istituito nello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze (art. 1, L. 198/2016), nel quale, in base allo stesso art. 1, co. 162, confluiscono anche le risorse iscritte nello stato di previsione del Ministero dello sviluppo economico relative ai contributi in favore delle emittenti radiofoniche e televisive in ambito locale; al **Fondo per la riduzione della pressione fiscale** (art. 1, co. 431, L. 147/2013).

---

<sup>1</sup> Destinazione derivante della L. 1184/1935, come modificata dal d.lgs.lgt. 56/1946, provvedimenti poi abrogati dal D.L. 200/2008 (L. 9/2009).

Ha disposto altresì, l'assegnazione alla RAI della restante quota del c.d. extra-gettito e che le quote delle entrate del canone di abbonamento già destinate dalla legislazione vigente a specifiche finalità<sup>2</sup> sono attribuite sulla base dell'ammontare delle predette somme iscritte nel bilancio di previsione per l'anno 2016, ovvero dell'ammontare versato al predetto titolo nell'esercizio di riferimento, se inferiore alla previsione per il 2016.

Dispone, infine, che le somme non impegnate in ciascun esercizio possono esserlo in quello successivo.

Per completezza, si ricorda che, a partire dall'introduzione delle nuove modalità di riscossione del canone, è stata avviata una progressiva riduzione dell'importo dovuto per uso privato. In particolare, l'importo annuo del **canone RAI per uso privato** è stato definitivamente fissato in **€90** dall'art. 1, co. 89, della L. di bilancio 2019 (L. 145/2018).

Sempre per completezza, si ricorda che, oltre alle risorse provenienti dal canone, l'art. 1, co. 101, della stessa L. di bilancio 2019 ha riconosciuto alla RAI un contributo di **€40 mln annui**, per il **2019** e il **2020**, per l'adempimento degli obblighi del **contratto di servizio**, inclusi quelli per lo **sviluppo della programmazione digitale**<sup>3</sup>.

La **relazione illustrativa** fa presente che, dopo 4 anni di applicazione della normativa introdotta dalla L. di bilancio 2016, il livello complessivo delle entrate derivanti dal versamento del canone può ormai considerarsi stabilizzato a poco meno di €2 mld annui. È quindi ormai da ritenersi superato il meccanismo di assegnazione delle risorse previsto dall'art. 1, co. 160-162, della L. 208/2015.

L'**articolo 102** abroga, pertanto, **dal 1 gennaio 2021**, l'art. 1, co. 160-162, della L. 208/2015 e dispone, che, dalla medesima data, le entrate derivanti dal versamento del canone RAI sono destinate:

- a) quanto a **€110 mln annui**, al **Fondo per il pluralismo e l'innovazione dell'informazione**. Al medesimo Fondo continuano a confluire anche le risorse relative ai contributi in favore delle emittenti radiofoniche e televisive in ambito locale;

---

<sup>2</sup> L'art. 47 del d.lgs. 177/2005 dispone, per quanto qui più interessa, che l'ammontare dei canoni di abbonamento sono determinati annualmente in misura tale da consentire alla società concessionaria di coprire i costi che prevedibilmente verranno sostenuti in tale anno per adempiere gli specifici obblighi di servizio pubblico generale radiotelevisivo (co. 3). Dispone, altresì, che è fatto divieto alla società concessionaria di utilizzare, direttamente o indirettamente, i ricavi derivanti dal canone per finanziare attività non inerenti al servizio pubblico generale radiotelevisivo (co. 4).

<sup>3</sup> Il [contratto di servizio 2018-2022](#) ha per oggetto, fra l'altro, l'offerta radiofonica, televisiva, e multimediale diffusa attraverso le diverse piattaforme in tutte le modalità, l'impiego della capacità trasmissiva necessaria, la realizzazione dei contenuti editoriali, l'erogazione dei servizi tecnologici per la produzione e la trasmissione del segnale in tecnica analogica e digitale, la predisposizione e gestione dei sistemi di controllo e di monitoraggio.

b) per la **restante quota**, alla **RAI**, ferme restando le somme delle entrate del canone di abbonamento già destinate dalla legislazione vigente a specifiche finalità, sulla base dei dati del rendiconto del pertinente capitolo dell'entrata del bilancio dello Stato dell'anno precedente a quello di accredito.

Dispone, altresì, che le somme non impegnate in ciascun esercizio possono esserlo in quello successivo e che il Ministro dell'economia e delle finanze è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio, anche in conto dei residui.

Conseguentemente alle nuove previsioni sulla destinazione delle entrate derivanti dal versamento del canone, lo stesso articolo 102 sopprime, dal 1 gennaio 2021, il secondo periodo dell'art. 21, co. 4, del D.L. 66/2014 (L. 89/2014) che, come si è visto, ha previsto, dal 2015, la **riduzione del 5%** degli introiti derivanti dal canone da attribuire alla RAI.

Infine, modifica, quale necessario coordinamento, il co. 163 dell'art. 1 della L. 208/2015 (che fa riferimento al "Fondo di cui alla lett. b) del co. 160", ossia il Fondo per il pluralismo e l'innovazione dell'informazione).

## **Articolo 119**

### **(Disposizioni in materia di servizi di trasporto di persone su strada mediante autobus)**

L'articolo 119 interviene con alcune modifiche [all'articolo 85 del decreto-legge n. 104 del 2020](#) che aveva previsto l'istituzione di un fondo a favore delle imprese di trasporto di passeggeri mediante autobus non soggetti a obblighi di servizio pubblico.

L'articolo 119 interviene prevedendo una ulteriore dotazione finanziaria, pari a 20 milioni di euro per l'anno 2021, del suddetto fondo al fine di compensare in parte i danni subiti dagli esercenti i servizi di trasporto in questione.

In particolare, in base a quanto previsto dal comma 1, il fondo agisce in una duplice direzione:

- 1) per quanto attiene **il 2020** viene assicurata una compensazione dei danni attraverso **risorse del fondo, pari a 20 milioni di euro**, per ristorare i danni subiti dalle imprese esercenti servizi di trasporto di persone su strada mediante autobus sulla base di autorizzazioni rilasciate dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti o rilasciate dalle regioni e dagli enti locali. Tali compensazioni mirano a **compensare le imprese del settore in ragione dei minori ricavi registrati in conseguenza delle misure di contenimento per il contrasto all'emergenza da COVID-19** nell'arco temporale compreso **tra il 23 febbraio 2020 e il 31 dicembre 2020**, rispetto alla **media dei ricavi che erano stati registrati nello stesso periodo temporale del precedente biennio**;
- 2) **ulteriori 20 milioni di euro per l'anno 2021** sono invece destinati al **ristoro delle rate di finanziamento dei canoni di leasing** con scadenza compresa tra il 23 febbraio 2020 e 31 dicembre 2020 e relativa agli acquisti effettuati a partire dal 1° gennaio 2018, anche mediante contratti di locazione finanziaria, **di veicoli nuovi di fabbrica di categoria M2 e M3**.

**Il comma 2**, infine, rinvia ad **un decreto interministeriale** del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, **l'individuazione dei criteri e delle modalità per l'erogazione delle risorse del fondo di cui al comma 1**.

Il decreto interministeriale in questione, **al fine di evitare eventuali sovra compensazioni** dovrà tenere conto, nella **definizione delle modalità per l'erogazione delle relative risorse**, dei minori costi di esercizio derivanti

dagli ammortizzatori sociali applicati in conseguenza dell'emergenza epidemiologica da COVID-19 e dei costi aggiuntivi sostenuti dalle imprese del settore a causa della medesima emergenza.

Da ultimo si segnala che lo stesso **comma 2** interviene con alcune modifiche all'articolo 1, comma 114 della legge di bilancio 2020, recentemente novellato dall'articolo 86 del decreto-legge n. 104 del 2020 con l'obiettivo di prevedere che, nell'ambito dello stanziamento complessivo di 53 milioni di euro allora previsto, la quota destinata alle imprese che svolgono il servizio di trasporto di passeggeri su strada di cui alla legge n. 218 del 2013 (attività di noleggio) è elevata da 30 a 50 milioni di euro.

Tali risorse sono destinate al ristoro delle rate di finanziamento o del canone di *leasing*, la cui scadenza è compresa [tra il 23 febbraio 2020 e il 31 dicembre 2020](#).

## **Articolo 120** **(Disposizioni in materia di porti e di trasporti marittimi)**

L'**articolo 120** novella alcune disposizioni introdotte da precedenti decreti-legge (n. 34 del 2020, n. 76 del 2020 e n. 104 del 2020) diretti a sostenere il settore marittimo e portuale in considerazione dell'emergenza epidemiologica da Covid-19 ed istituisce un nuovo Fondo a sostegno dei concessionari di aree portuali e del demanio marittimo. Sono innanzi tutto rifinanziate per il 2021 le misure volte a compensare i mancati introiti delle Autorità di sistema portuale e di alcune imprese di navigazione marittima in ragione delle limitazioni connesse alla citata emergenza (**comma 1**), vengono **sospesi** per le imprese crocieristiche iscritte al registro internazionale i limiti per lo svolgimento di attività di cabotaggio marittimo (**comma 2**), è **prorogata l'estensione** dell'esenzione dagli oneri previdenziali e assistenziali, prevista per le imprese iscritte al registro internazionale, per alcune imprese non iscritte al citato registro che svolgono attività di cabotaggio e attività di servizio per le piattaforme petrolifere, incrementando le risorse ad essa destinate (**comma 3**) e viene rifinanziato il Fondo destinato a compensare la riduzione dei ricavi tariffari relativi ai passeggeri trasportati per le navi iscritte nel registro nazionale (**comma 4**). Viene infine istituito un nuovo Fondo destinato a compensare la riduzione dei ricavi tariffari per i soggetti titolari di concessioni rilasciate dalle Autorità di sistema portuale, dei concessionari di aree e banchine portuali, e dei titolari di concessioni demaniali marittime, rimettendo ad un decreto ministeriale la definizione di modalità e criteri di attribuzione e subordinandone l'efficacia all'autorizzazione dell'Unione europea (**commi 5-7**).

In particolare (**comma 1**) viene novellato l'articolo 199 del decreto-legge n. 34 del 2020 al fine di prevedere:

- il rifinanziamento del Fondo di cui al comma 10-*bis*, **con ulteriori 68 milioni di euro per l'anno 2021** (lettera a);

Il fondo di cui all'articolo 199, comma 10-*bis* è destinato a compensare le Autorità di sistema portuale per i mancati introiti, in particolare derivanti dai diritti di porto, dovuti al calo del traffico dei passeggeri e dei crocieristi per effetto dei provvedimenti legislativi assunti in relazione all'emergenza COVID-19 e, come previsto dal comma 10-*ter* a compensare, anche parzialmente, le imprese di navigazione operanti con navi minori nel settore del trasporto turistico di persone via mare e per acque interne che dimostrino di aver subito una diminuzione del fatturato. Le risorse previste per il 2020

sono pari a 10 milioni di euro. Tali risorse sono ripartite per le due citate finalità nella misura di 5 milioni di euro ciascuna.

- la destinazione di **63 milioni di euro** (dei 68 aggiuntivi) alla compensazione dei mancati introiti, in particolare derivanti dai diritti di porto, dovuti al calo del traffico dei passeggeri e dei crocieristi per effetto dei provvedimenti legislativi assunti in relazione all'emergenza COVID-19 per le Autorità di sistema portuale (lettera a).

La relazione tecnica segnala che l'incremento di risorse si rende necessario in considerazione della nuova stima della riduzione degli introiti derivante dalla riduzione dei traffici registrati dalle Autorità di sistema portuali che, per il 2020 è pari a circa 115 milioni di euro (-34,670 milioni di euro di riduzione degli introiti connessi alla tassa portuale, -53,031 milioni di euro per la riduzione degli introiti derivanti dalla tassa di ancoraggio e -25,290 milioni di euro di riduzione degli introiti da diritti di porto). Pertanto le risorse pari a 63 milioni di euro stanziare unite ai 5 milioni di euro già disponibili coprono circa il 60% delle perdite stimate.

- **l'attribuzione dei restanti 5 milioni di euro** del Fondo sopra descritto per compensare, per l'anno 2021, le imprese di navigazione operanti con navi minori nel settore del trasporto turistico di persone via mare e per acque interne che dimostrino di aver subito una diminuzione del fatturato pari o superiore al 20 per nel periodo compreso tra il 1° febbraio 2020 e al 31 dicembre 2020 (nella precedente disposizione il termine era il 31 luglio 2020) pari o superiore al 20 per cento del fatturato registrato nel medesimo periodo dell'anno 2019 (lettera b).

Il **comma 2**, novellando l'articolo 48, comma 6 del decreto-legge n. 76 del 2020, **proroga al 30 aprile 2021** (termine fissato dalla vigente disposizione al 31 dicembre 2020) **la possibilità per le navi da crociera iscritte al registro internazionale di svolgere servizi di cabotaggio** in deroga alle disposizioni di cui all'articolo 1, comma 5, del decreto-legge 30 dicembre 1997, n. 457 (che stabilisce, per lo svolgimento di servizi di cabotaggio marittimo svolte da navi iscritte al registro internazionale, il limite massimo di sei viaggi mensili, ovvero di viaggi, ciascuno con percorrenza superiore alle cento miglia marine, nel rispetto dei limiti relativi ai requisiti di nazionalità dell'equipaggio imbarcato), subordinatamente ad un accordo da stipularsi tra le associazioni datoriali e sindacali firmatarie del Contratto Collettivo Nazionale di Lavoro per il settore privato dell'industria armatoriale.



Il **comma 3**, novellando l'articolo 88 del decreto-legge n. 104 del 2020, **proroga al 30 aprile 2021** (termine fissato dalla vigente disposizione al 31 dicembre 2020) **l'estensione alle imprese armatoriali** delle unità o navi iscritte nei registri nazionali che esercitano attività di cabotaggio, di rifornimento dei prodotti petroliferi necessari alla propulsione ed ai consumi di bordo delle navi, nonché adibite a deposito ed assistenza alle piattaforme petrolifere nazionali, **l'esenzione dagli oneri previdenziali e assistenziali prevista per gli armatori e il personale iscritti nei registro internazionale** dall'articolo 6, comma 1, del decreto-legge 30 dicembre 1997 n. 457, **ed incrementa da 7 a 35 milioni di euro** le risorse assegnate per il finanziamento di tale misura per l'anno 2021.

La relazione tecnica segnala che l'estensione del beneficio sopra ricordato determina l'ammissione al trattamento sopra descritto di circa 5.000 lavoratori per 4 mesi. Essendo l'onere stimato pari a 1400 euro lavoratore per ciascun mese, si giustifica l'assegnazione di ulteriori 28 milioni di euro.

Il **comma 4**, novellando l'articolo 89 del decreto-legge n. 104 del 2020, **rifinanzia con 20 milioni di euro per il 2021** il Fondo destinato a compensare la riduzione dei ricavi tariffari relativi ai passeggeri trasportati nel periodo dal 23 febbraio 2020 al 31 dicembre 2020 rispetto alla media dei ricavi registrata nel medesimo periodo del precedente biennio.

Il citato Fondo ha una dotazione di 50 milioni di euro per il 2020 ed è destinato alle imprese armatoriali che operano con navi di bandiera italiana, iscritte nei registri alla data del 31 gennaio 2020, impiegate nei trasporti di passeggeri e combinati di passeggeri e merci via mare.

La relazione tecnica precisa che la perdita stimata dal settore a seguito della riduzione dei traffici è pari a 405 milioni di euro per l'anno 2020.

Il **comma 5** istituisce un Fondo, con una dotazione di 20 milioni di euro per l'anno 2021, destinato a compensare la riduzione dei ricavi per decremento passeggeri sbarcati e imbarcati nel periodo dal 23 febbraio 2020 al 31 dicembre 2020 rispetto alla media dei ricavi registrata nel medesimo periodo del precedente biennio. La finalità è quella di salvaguardare i livelli occupazionali e la competitività ed efficienza del settore del trasporto marittimo e del comparto crocieristico dei terminal portuali, in considerazione dei danni subiti dall'intero settore dei terminal portuali asserviti allo sbarco e imbarco di persone, a causa dell'insorgenza dell'epidemia da COVID-19.

Il **comma 6** precisa che il citato Fondo è **destinato** alle imprese titolari di concessioni demaniali di cui agli articoli 6 e 18 della legge 28 gennaio 1994, n. 84 nonché dell'articolo 36 del Codice della navigazione.

Si tratta quindi dei soggetti titolari di concessioni rilasciate dalle Autorità di sistema portuale (articolo 6 della legge n. 84 del 1994), dei concessionari di aree e banchine portuali (articolo 18 della legge n. 84 del 1994), e dei titolari di concessioni demaniali marittime (articolo 36 del codice della navigazione).

**I criteri e le modalità** per il riconoscimento della compensazione sono rimessi, secondo quanto previsto dal medesimo comma 6, ad un decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, da adottare entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della disposizione in commento. La disposizione definisce alcuni principi riguardanti i criteri da adottare per l'attribuzione delle risorse indicate, al fine di evitare sovra compensazioni. Si precisa che si dovrà tenere conto anche dei costi cessanti, dei minori costi di esercizio derivanti dagli ammortizzatori sociali applicati in conseguenza dell'emergenza epidemiologica da COVID-19 e dei costi aggiuntivi sostenuti in conseguenza della medesima emergenza. Sono espressamente esclusi gli importi recuperabili da assicurazione, contenzioso, arbitrato o altra fonte per il ristoro del medesimo danno.

La relazione tecnica precisa che alla luce dei dati di traffico del 2020 (che stimano una riduzione del traffico pari al 40,13%) le imprese del settore soffriranno di una perdita stimata in 149,216 milioni di euro compensata per 40,288 milioni di euro dal ricorso agli ammortizzatori sociali, e per 14,921 milioni di euro dalla riduzione dei canoni concessori prevista dall'articolo 199 del decreto-legge n. 34 del 2020. Pertanto la perdita netta risulta pari a circa 94 milioni di euro. La compensazione individuata dalle presenti disposizioni copre quindi più del 20% di tale importo.

**Il comma 7** infine subordina l'efficacia delle disposizioni relative a quest'ultimo Fondo all'autorizzazione della Commissione europea ai sensi dell'articolo 108, paragrafo 3, del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea.

## **Articolo 121**

### **(Disposizioni in materia di trasporto ferroviario merci)**

L'**articolo 121** autorizza **una spesa pari a 5 milioni annui** dal 2021 al 2034 per sostenere **le imprese detentrici e noleggiatrici di carri ferroviari merci**, nonché **gli spedizionieri e gli operatori del trasporto multimodale (MTO)**, limitatamente all'attività relativa ai trasporti ferroviari, che hanno subito dei danni economici connessi all'emergenza COVID-19.

In base a quanto stabilito dall'articolo in questione, **le imprese interessate dovranno produrre**, entro il 15 marzo 2021, **un rendiconto degli effetti economici subiti** nell'arco temporale compreso tra il 23 febbraio 2020 e il 31 dicembre 2020.

Le **modalità di rendicontazione** saranno definite da un **apposito decreto interministeriale** adottato dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze. Il decreto dovrà essere adottato entro il mese di febbraio 2021.

Le risorse a favore delle imprese beneficiarie, infine, dovranno essere assegnate con decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, da adottare entro il 30 aprile 2021.

## **Articolo 122** **(Ferrobonus e Marebonus)**

L'articolo 122 rfinanzia fino al 2026, con risorse complessivamente pari a 50 milioni di euro per l'anno 2021, a 38,5 milioni di euro per l'anno 2022 e di 43,5 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2023 al 2026, sia il cosiddetto "marebonus", di cui all'articolo 1, comma 647, della legge di stabilità 2016, che il cosiddetto "ferrobonus" previsto dall'articolo 1, comma 648, della medesima legge, mantenendo comunque ferme le risorse già assegnate a tali interventi per l'anno 2021, dalla legge di bilancio 2020.

In particolare il **comma 1** prevede l'attribuzione di ulteriori 25 milioni di euro per l'anno 2021, di 19,5 milioni di euro per l'anno 2022 e di 21,5 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2023 al 2026 per finanziare il cosiddetto "marebonus".

Con il cosiddetto "marebonus", previsto, dalla legge di stabilità 2016 (art. 1, comma 647), si è disposta la concessione di contributi per l'attuazione di progetti per migliorare la catena intermodale e decongestionare la rete viaria, riguardanti l'istituzione, l'avvio e la realizzazione di nuovi servizi marittimi per il trasporto combinato delle merci o il miglioramento dei servizi su rotte esistenti, in arrivo e in partenza da porti situati in Italia, che collegano porti situati in Italia o negli Stati membri dell'Unione europea o dello Spazio economico europeo. A tal fine era stata autorizzata la spesa annua di 45,4 milioni di euro per l'anno 2016, di 44,1 milioni di euro per l'anno 2017 e di 48,9 milioni di euro per l'anno 2018. Con il decreto-legge n. 50 del 2017 è stata successivamente autorizzata la spesa di ulteriori 35 milioni di euro per l'anno 2018.

La legge di bilancio 2020 ha autorizzato con riferimento al "marebonus" la spesa di 20 milioni di euro per l'anno 2021 (art. 1, comma 110). Si ricorda inoltre il decreto-legge n.34 del 2020 ha assegnato 30 milioni di euro per l'anno 2020 per il "marebonus".

Il **comma 2** ha previsto l'attribuzione di ulteriori 25 milioni di euro per l'anno 2021, 19 milioni di euro per l'anno 2022 e 22 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2023 al 2026 per **finanziare il cosiddetto "ferrobonus"**.

Con il cosiddetto "ferrobonus" sono stati autorizzati contributi per servizi di trasporto ferroviario intermodale in arrivo e in partenza da nodi logistici e portuali in Italia. A tal fine è stata autorizzata la spesa annua di 20 milioni di

euro per ciascuno degli anni 2016, 2017 e 2018 (art. 1, comma 648 della legge di Stabilità 2016). Con il decreto-legge n. 50 del 2017 è stata successivamente autorizzata la spesa di 20 milioni di euro per l'anno 2018 per il "ferrobonus".

La legge di bilancio ha autorizzato a spesa di 14 milioni di euro per l'anno 2020 e di 25 milioni di euro per l'anno 2021 (art. 1, comma 111). Si ricorda inoltre il decreto-legge n. 34 del 2020 ha assegnato 20 milioni di euro per l'anno 2020 per il "ferrobonus".

Per ulteriori elementi informativi relativi al cosiddetto "marebonus" e al cosiddetto "ferrobonus" si rinvia all'apposito approfondimento "[Gli incentivi per il miglioramento della logistica: ferrobonus e marebonus](#)" sul portale della documentazione della Camera dei deputati.

Il **comma 3** infine subordina l'efficacia dell'autorizzazione di spesa sopra descritta alla dichiarazione di compatibilità da parte della Commissione europea ai sensi dell'articolo 108, paragrafo 3, del Trattato sul Funzionamento dell'Unione Europea.

## **Articolo 123** **(Misure di sostegno al settore ferroviario)**

L'**articolo 123 estende** fino al 30 aprile 2021, prevedendo l'attribuzione di ulteriori risorse, **l'indennizzo per i servizi ferroviari a mercato di passeggeri e merci non soggetti a obblighi di servizio pubblico** per compensare gli effetti economici subiti direttamente imputabili all'emergenza COVID-19, previsto dall'art. 214 del decreto-legge n. 34 del 2020, disciplinando altresì le modalità di rendicontazione e di attribuzione delle risorse nonché subordinando l'efficacia dell'autorizzazione di spesa sopra descritta alla dichiarazione di compatibilità da parte della Commissione europea (commi 1-4). È inoltre prevista l'estensione fino al 30 aprile 2021 della riduzione del canone per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria, attribuendo a tale scopo risorse ulteriori a Rete ferroviaria italiana e disponendo che la riduzione medesima possa giungere fino al 100 per cento della quota eccedente la copertura del costo direttamente legato alla prestazione del servizio ferroviario per i servizi ferroviari passeggeri non sottoposti ad obbligo di servizio pubblico e per i servizi ferroviari merci. Eventuali risorse residue sono destinate a compensare il gestore della rete ferroviaria delle minori entrate derivanti dal gettito del canone per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria nel periodo tra compreso tra il 1° gennaio 2021 e il 30 aprile 2021 (commi 5 e 6).

In particolare il **comma 1** autorizza la spesa di **30 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2021 al 2034** (per un totale di **420 milioni** di euro) a beneficio delle imprese che effettuano servizi di trasporto ferroviario di passeggeri e merci **non soggetti a obblighi di servizio pubblico** per compensare gli effetti economici subiti direttamente imputabili all'emergenza COVID-19 **registrati a partire dal 1° gennaio 2021 e fino al 30 aprile 2021**.

La relazione tecnica precisa che il fabbisogno di 420 milioni di euro è stato determinato sulla base di proiezioni della domanda per il prossimo anno che si prevede essere in linea con quella registrata nella parte finale del 2020 (-15% circa per il settore merci e -50% per il settore passeggeri rispetto ai livelli pre-COVID).

Il **comma 2** prevede che le citate imprese provvedano a rendicontare al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti entro il 31 luglio 2021 gli effetti economici sopra descritti, secondo le modalità definite con il decreto di cui al comma 4 dell'articolo 214 del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34.

L'articolo 214, al comma 3 ha previsto l'assegnazione di 70 milioni di euro per l'anno 2020 e di 80 milioni di euro annui dal 2021 al 2034 per i medesimi soggetti indicati dalla presente disposizione con riferimento agli effetti economici subiti, direttamente imputabili all'emergenza COVID-19, registrati a **partire dal 23 febbraio 2020 e fino al 31 luglio 2020**. Il comma 4 della stessa disposizione prevede che le imprese sopra indicate procedono a rendicontare entro il 31 ottobre 2020 gli effetti economici di cui al comma 3 secondo le modalità definite con un decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, le cui disposizioni saranno quindi applicabili anche alle risorse previste dalla norma in commento. Il comma 5 dispone che le risorse complessivamente stanziare siano assegnate alle imprese beneficiarie, a compensazione degli effetti economici rendicontati ai sensi del comma 4, con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, da adottarsi entro il 31 dicembre 2020. Il comma 5-bis, introdotto dall'articolo 44-bis del decreto-legge n.104 del 2020, infine ha disposto che le eventuali risorse residue di cui al comma 3, non assegnate con il decreto di cui al comma 5, sono destinate alle medesime imprese per gli effetti economici subiti direttamente imputabili all'emergenza da COVID-19 registrati a partire **dal 1° agosto 2020 e al 31 dicembre 2020** prevedendo modalità di rendicontazione e di assegnazione di tali ulteriori risorse.

Il **comma 3** dispone che le risorse **complessivamente** stanziare sono assegnate alle imprese beneficiarie con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, da adottarsi entro il 31 ottobre 2021.

Il **comma 4** subordina l'efficacia dell'autorizzazione di spesa sopra descritta alla dichiarazione di compatibilità da parte della Commissione europea ai sensi dell'articolo 108, paragrafo 3, del Trattato sul Funzionamento dell'Unione Europea.

Il **comma 5** autorizza la spesa di **20 milioni per il 2021 e 10 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2022 al 2034** (per un totale di 150 milioni di euro) a favore di **Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.** La misura indicata ha lo scopo di sostenere la ripresa del traffico ferroviario.

Le somme sopra indicate sono **dedotte da Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. dai costi netti totali afferenti ai servizi del pacchetto minimo di accesso** al fine di disporre, dal 1° gennaio 2021 e sino al 30 aprile 2021, entro il limite massimo dello stanziamento indicato, una riduzione del canone per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria **fino al 100 per cento della quota eccedente la copertura del costo direttamente legato alla prestazione del servizio ferroviario** di cui all'articolo 17, comma 4, del decreto n. 112 del 2015 per i servizi ferroviari passeggeri non sottoposti ad obbligo di servizio pubblico e per i servizi ferroviari merci.

Il canone per l'utilizzo dell'infrastruttura su cui applicare la riduzione di cui al secondo periodo è determinato sulla base delle vigenti misure di regolazione definite dall'Autorità di Regolazione dei Trasporti.

La relazione illustrativa chiarisce che la riduzione, fino all'azzeramento, del canone per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria si riferisce alla "componente B del pedaggio".

La relazione tecnica precisa che dai "dati acquisti da RFI, risulta che la quota quadrimestrale dell'intera componente B definita dalla delibera 96/2015 per i servizi ferroviari passeggeri e per i servizi ferroviari merci, comporta una minore entrata pari a 150 milioni di euro calcolata sulla base dei dati dei volumi considerati dall'ART (tale importo si scompone in circa 28 milioni di euro per i servizi merci e circa 122 milioni di euro per i servizi passeggeri a mercato)".

Con [delibera n. 96/2015](#) del 13 novembre 2015, l'Autorità di regolazione dei trasporti ha approvato i **principi e criteri per la determinazione dei canoni di accesso e utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria** (vd. anche l'[Allegato](#) alla delibera e il [testo consolidato](#) redatto dagli Uffici a seguito delle modifiche intervenute con la delibera n. 130/2019).

La delibera definisce, nell'Allegato, la **componente B** del canone di accesso all'infrastruttura. In base a quanto previsto, essa dovrà concretizzarsi in una tariffa variabile, *market-based*, ossia: basata sull'importo medio chilometrico definito a partire dal costo correlato alla componente A (canone base) del pedaggio; rettificata, attraverso un coefficiente di maggiorazione, in funzione dell'importo dei costi residui per il recupero dell'*Efficient Total Cost*; ripartita in tre sub-componenti additive fra loro, sulla base di due fattori, stabiliti dal Gestore sulla base di motivate scelte di carattere tecnico-economico.

Si ricorda che i principi e i criteri per la determinazione dei canoni di accesso e utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria sono attualmente definiti in [Allegato](#) alla [delibera n. 96/2015](#).

Si segnala che il comma 4 del dell'articolo 17 del decreto legislativo n. 112 del 2015 prevede che i canoni per il pacchetto minimo di accesso e per l'accesso all'infrastruttura di collegamento agli impianti di servizio siano stabiliti al **costo direttamente legato alla prestazione del servizio ferroviario**, sulla base di quanto disposto al comma 1 e tenuto conto delle modalità di calcolo definite dall'atto di esecuzione di cui all'articolo 31, paragrafo 3, della direttiva 2012/34/UE che attribuisce, tra l'altro, alla Commissione europea le competenze di esecuzione in merito alle modalità applicabili al calcolo del costo direttamente legato alla prestazione del servizio ferroviario. La Commissione europea ha adottato a tal fine il [Regolamento di esecuzione \(UE\) 2015/909](#), del 12 giugno 2015, **relativo alle modalità di calcolo dei costi direttamente legati alla prestazione del servizio ferroviario**.

Si ricorda altresì che l'articolo 196, comma 3, del decreto-legge n. 34 del 2020 ha autorizzato la spesa di 155 milioni di euro per l'anno 2020 a favore di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A che la medesima società deve dedurre dai costi netti



totali afferenti ai servizi del pacchetto minimo di accesso al fine di disporre, dal 1° luglio 2020 e sino al 31 dicembre 2020, entro il limite massimo del citato stanziamento, una riduzione del canone per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria, di cui all'articolo 17, comma 4, del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112, pari al 60 per cento della quota eccedente la copertura del costo direttamente legato alla prestazione del servizio ferroviario per i servizi ferroviari passeggeri non sottoposti ad obbligo di servizio pubblico e pari al 40 per cento della quota eccedente la copertura del costo direttamente legato alla prestazione del servizio ferroviario per i servizi ferroviari merci.

Si segnala infine che il **pacchetto minimo di accesso** comprende, secondo quanto disposto dall'articolo 13 comma 1 del decreto legislativo n. 112 del 2015, il trattamento delle richieste di capacità di infrastruttura ferroviaria, ai fini della conclusione dei contratti di utilizzo dell'infrastruttura; il diritto di utilizzo della capacità assegnata; l'uso dell'infrastruttura ferroviaria, compresi scambi e raccordi; il controllo e la regolazione della circolazione dei treni, il segnalamento e l'instradamento dei convogli, nonché la comunicazione di ogni informazione relativa alla circolazione; l'uso del sistema di alimentazione elettrica per la corrente di trazione, ove disponibile; tutte le altre informazioni necessarie per la realizzazione o la gestione del servizio per il quale è stata concessa la capacità.

Il **comma 6** prevede infine che **eventuali risorse residue**, di cui al comma 5, conseguenti anche a riduzioni dei volumi di traffico rispetto a quelli previsti dal piano regolatorio 2016-2021 e riferiti al periodo compreso tra il 1° gennaio 2021 e il 30 aprile 2021, sono destinate a **compensare il gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale delle minori entrate derivanti dal gettito del canone per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria** nel medesimo periodo.

In considerazione di ciò Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. trasmette al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e all'Autorità di regolazione dei trasporti, entro il 30 settembre 2021, una rendicontazione sull'attuazione delle disposizioni del comma 5.

Si ricorda che l'articolo 196, comma 1, del decreto-legge n. 34 del 2020 ha destinato 115 milioni di euro per l'anno 2020 a favore di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. a compensazione dei minori introiti relativi alla riscossione del canone per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria nel periodo tra il 10 marzo 2020 e il 30 giugno 2020, prevedendo (comma 2) che RFI disponga una riduzione del canone per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria per i servizi ferroviari passeggeri e merci non sottoposti ad obbligo di servizio pubblico pari alla quota eccedente la copertura del costo direttamente legato alla prestazione del servizio ferroviario.

**Articolo 124**  
**(Conferimento alle Regioni delle funzioni relative ai servizi ferroviari interregionali indivisi)**

**L'articolo 124 conferisce alle Regioni Veneto e Friuli Venezia Giulia le funzioni relative ai servizi ferroviari interregionali indivisi.**

Le Regioni interessate potranno, quindi, **procedere all'affidamento dei relativi servizi entro il 31 dicembre 2021.**

L'articolo in questione, inoltre, attribuisce le relative **risorse finanziarie necessarie, ripartisce tra le regioni Veneto e Friuli Venezia-Giulia** le risorse del Fondo investimenti di cui alla legge di bilancio 2018 destinato al rinnovo del materiale rotabile ferroviario, e assicura **la continuità del servizio** da parte del Ministero delle infrastrutture e trasporti, **fino all'avvenuta assegnazione** del servizio stesso da parte delle Regioni coinvolte, e, comunque, non oltre al 31 dicembre 2021.

In particolare, in base a quanto previsto dal **comma 1, sono conferiti:**

- alla **Regione Friuli Venezia Giulia** tutti i servizi di trasporto ferroviario passeggeri interregionale indivisi attualmente svolti sulle **diretrici Trieste-Venezia e Trieste-Udine-Venezia;**
- alla **Regione Veneto** le funzioni e i compiti di programmazione e amministrazione dei servizi interregionali ferroviari indivisi attualmente svolti sulla **tratta Bologna-Brennero.**

Si prevede che il conferimento in questione avvenga previa **sottoscrizione di un apposito Accordo di Programma** fra lo Stato, le Regioni e le Province autonome interessate. Per quanto riguarda la Regione Friuli Venezia Giulia la proposta in questione costituisce attuazione di quanto previsto dall'articolo 9, comma 7 del decreto legislativo n. 111 del 2004.

Tale decreto legislativo aveva disciplinato, in attuazione delle norme dello Statuto speciale della Regione Friuli Venezia Giulia, il trasferimento di funzioni in materia di viabilità e trasporti.

In base a quanto previsto dal **comma 2**, la Regione Veneto e la Regione Friuli Venezia Giulia dovranno **procedere all'affidamento dei relativi servizi**, che, si precisa, costituiscono a tutti gli effetti servizi di interesse regionale, e alla **sottoscrizione dei contratti di servizio entro il 31 dicembre 2021.**

Il **comma 3** prevede lo stanziamento delle **risorse necessarie per l'effettuazione dei servizi interregionali ferroviari**. In particolare sono assegnati:

- alla Regione Veneto 11.212.210 euro annui;
- alla Regione Friuli Venezia Giulia 22.633.652 euro annui.

**La decorrenza per il conferimento delle risorse** è individuata nella data effettiva di cessazione dell'esercizio delle funzioni da parte del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, secondo le previsioni del comma 5. A decorrere dal 2021 le risorse disponibili nello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze **sono integrate con 3.906.278 di euro annui**.

Il **comma 4** provvede alla **ripartizione delle risorse del Fondo per gli investimenti e lo sviluppo infrastrutturale** del Paese di cui all'articolo 1, comma 1072, della legge di bilancio 2018 (legge n. 205 del 2017), già stanziate a **favore del rinnovo del materiale rotabile ferroviario**, a decorrere dalla data di decorrenza dei servizi attribuiti ai sensi del comma 1, attribuendo alla Regione Veneto 11.042.500 euro per l'anno 2021, 15.859.375 euro per l'anno 2022, 21.875.000 euro per l'anno 2023, 22.649.375 euro per l'anno 2024 e 4.375.000 euro per l'anno 2025 e alla Regione Friuli Venezia Giulia 14.197.500 euro per l'anno 2021, 20.390.625 euro per l'anno 2022, 28.125.000 euro per l'anno 2023, 29.120.625 euro per l'anno 2024 e 5.625.000 euro per l'anno 2025.

Con riferimento all'utilizzo del Fondo per gli investimenti e lo sviluppo infrastrutturale, come rifinanziato dall'articolo 1, comma 1072, della legge di bilancio 2018 (legge n. 205 del 2017) si veda [l'apposito paragrafo](#) del tema "I Fondi per gli investimenti delle Amministrazioni centrali dello Stato" pubblicato sul portale della documentazione della Camera dei deputati.

Il **comma 5**, stabilisce che **il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti assicuri**, nel limite delle risorse destinate allo scopo, **la continuità del servizio fino all'affidamento** del servizio stesso da parte delle Regioni interessate e, comunque, **non oltre il 31 dicembre 2021**.

## **Articolo 125** **(Disposizioni in materia di tariffe sociali)**

L'**articolo 125** interviene al fine di **garantire un completo ed efficace sistema di collegamenti aerei da e per la Sicilia**, che consenta di **ridurre i disagi derivanti dalla condizione di insularità** e di **assicurare il diritto alla mobilità** nonchè di **mitigare gli effetti economici derivanti dall'emergenza epidemiologica COVID-19**.

In particolare, l'articolo in questione stabilisce che il **contributo** previsto dall'articolo 1, comma 124, della legge 27 dicembre 2019, n. 160 è **riconosciuto per ogni biglietto aereo acquistato da e per Palermo e Catania, fino al 31 dicembre 2022** nel limite delle risorse disponibili.

A tale riguardo si ricorda che [l'articolo 1, comma 124 della legge 27 dicembre 2019](#), n. 160 ha autorizzato la spesa di 25 milioni di euro per l'anno 2020 prevedendo il riconoscimento di **un contributo** alle categorie dei soggetti di seguito individuate dall'art. 1, comma 125 della stessa legge, per **ogni biglietto aereo acquistato da e per Palermo e Catania**.

Il citato comma 125 ha previsto che le disposizioni di cui al comma 124 si applichino ai cittadini **residenti nel territorio della Regione Siciliana** e che rientrino in almeno una delle seguenti categorie:

- a) studenti universitari fuori sede;
- b) disabili gravi ai sensi dell'art. 3, comma 3 della legge 5 febbraio 1992 n. 104;
- c) e) lavoratori dipendenti con sede lavorativa al di fuori della Regione Siciliana e con reddito lordo annuo non superiore a 20.000;
- d) migranti per ragioni sanitarie con reddito lordo annuo non superiore a 20.000 euro.

L'articolo 125 del disegno di legge di bilancio, al comma 1, prevede lo stanziamento di 25 milioni di euro per l'anno 2021 e di 25 milioni di euro per l'anno 2022.

**Il comma 2**, infine, stabilisce un innalzamento da 20.000 euro a 25.000 euro della soglia di reddito lordo annuo per i lavoratori dipendenti con sede lavorativa al di fuori della Regione Siciliana e dei migranti per ragioni sanitarie che sono tra i soggetti beneficiari della misura.

Per ulteriori informazioni relativamente alle misure sociali di supporto al trasporto aereo e alla disciplina della continuità territoriale aerea si rimanda al paragrafo "[La continuità territoriale aerea e gli aiuti sociali nel trasporto](#)

[aereo](#)" pubblicato sul portale della documentazione della Camera dei deputati.

Da ultimo si segnala che l'articolo 125, nel citare il principio della continuità del diritto alla mobilità, richiama l'articolo 107, paragrafo 2, lettera a), del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea sul quale si rinvia al box sottostante.

• **L'articolo 107, par. 1, del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE)**

L'articolo 107, par. 1, del **Trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE)** dichiara incompatibili con il mercato interno, nella misura in cui incidano sugli scambi tra Stati membri, gli aiuti concessi dagli Stati, ovvero mediante risorse statali, "sotto qualsiasi forma che, favorendo talune imprese o talune produzioni, falsino o minaccino di falsare la concorrenza".

Il par. 2 del medesimo articolo 107 elenca alcune fattispecie definite sempre compatibili con il mercato interno, in quanto tali ammissibili *ipso iure*, ovvero gli **aiuti**: a) "**a carattere sociale**" concessi ai singoli consumatori, "a condizione che siano accordati senza discriminazione determinate dall'origine dei prodotti"; b) destinati a ovviare ai danni arrecati da calamità naturali o altri eventi eccezionali; c) concessi all'economia di alcune regioni tedesche per compensarne gli svantaggi economici dopo la riunificazione.

Il par. 3 del medesimo articolo elenca invece gli aiuti che possono essere considerati compatibili con il mercato interno, previo esame caso per caso da parte della Commissione europea. Si tratta di aiuti destinati a: a) favorire lo sviluppo economico delle regioni in cui il tenore di vita sia anormalmente basso, oppure si abbia una grave forma di disoccupazione; b) promuovere la realizzazione di un importante progetto di comune interesse europeo oppure a porre rimedio ad un grave turbamento dell'economia di uno Stato membro; c) agevolare lo sviluppo di talune attività o di talune regioni economiche; d) promuovere la cultura e la conservazione del patrimonio; e) altre categorie, decise dal Consiglio su proposta della Commissione.

Specificamente in tema di **collegamenti aerei**, nel 2014 la Commissione europea ha pubblicato la Comunicazione "Orientamenti sugli aiuti di Stato agli aeroporti e alle compagnie aeree" ([2014/C 99/03](#)). Tale documento dedica il capitolo 6 (par. 156 e 157) alla categoria degli "aiuti a carattere sociale ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 2, lettera a) del trattato", a cui fa riferimento la disposizione in esame.

Ai fini della corretta individuazione degli aiuti a carattere sociale per il trasporto aereo, e per poterli considerare compatibili con il mercato interno, la Comunicazione elenca i seguenti tre requisiti cumulativi:

1. la circostanza che l'aiuto sia effettivamente a favore di consumatori finali;

2. il carattere sociale dell'aiuto, che riguardi dunque solo alcune categorie di passeggeri che viaggiano su una tratta (ad esempio bambini, persone con disabilità, persone con basso reddito, studenti, persone anziane). Si specifica ulteriormente che "nel caso in cui la rotta in questione serva a collegare aree remote, regioni ultraperiferiche, isole (...), l'aiuto potrebbe riguardare l'intera popolazione della regione interessata;
3. la concessione dell'aiuto "senza discriminazioni per quanto riguarda l'origine dei servizi, vale a dire indipendentemente dalle compagnie aeree che effettuano i servizi in questione".

La materia è regolata in dettaglio dal [regolamento \(UE\) n. 651/2014 della Commissione del 17 giugno 2014](#), che dichiara alcune categorie di aiuti compatibili con il mercato interno in applicazione degli articoli 107 e 108 del Trattato. La sezione 9 (articolo 51) è dedicata agli "**aiuti a carattere sociale** per i trasporti a favore dei residenti in **regioni remote**"<sup>4</sup> e ne stabilisce la compatibilità con il mercato interno ai sensi dell'articolo 107, par. 2, let. a) del TFUE, esentandoli dall'obbligo di notifica, purché soddisfino le seguenti condizioni:

1. l'intero aiuto sia destinato ad utenti finali che abbiano la residenza abituale in regioni remote. Ai sensi dell'articolo 2, par. 132, del medesimo regolamento, si intende per "residenza abituale" il luogo in cui una persona fisica dimora almeno 185 giorni all'anno per interessi personali e professionali", laddove "la frequenza di corsi universitari o scolastici in un altro Stato membro non costituisce trasferimento della residenza abituale";
2. gli aiuti siano concessi per il trasporto di passeggeri su una rotta che collega un aeroporto in una regione remota con un altro aeroporto all'interno dello Spazio economico europeo;
3. gli aiuti siano accordati senza discriminazioni determinate dall'identità del vettore o dal tipo di servizio e senza limitazione della rotta precisa;
4. i costi ammissibili corrispondano al prezzo di un biglietto di andata e ritorno, da o per la regione remota, comprensivo di tasse e spese fatturate dal vettore all'utente;
5. l'intensità di aiuto non superi il cento per cento dei costi ammissibili;

La compatibilità è inoltre riservata agli aiuti trasparenti (per i quali sia possibile calcolare con precisione l'equivalente sovvenzione lordo *ex ante* senza necessità di effettuare una valutazione dei rischi, articolo 5) e che abbiano un effetto di incentivazione (articolo 6).

---

<sup>4</sup> Il par. 25, n. 27 dei citati Orientamenti sugli aiuti di Stato agli aeroporti e alle compagnie aeree include tra le "regioni remote" le isole che sono parte del territorio di uno Stato membro. Tra l'altro l'articolo 174 del TFUE, disciplinando la coesione economica, sociale e territoriale, statuisce che "tra le regioni interessate, un'attenzione particolare è rivolta alle (...) regioni che presentano gravi e permanenti svantaggi naturali o demografici, quali (...) le regioni insulari". Nel corso degli anni, tuttavia, poche iniziative concrete sono state assunte per dare attuazione a tale disposizione. Per maggiori approfondimenti, si rinvia a: "[Islands of the EU. Taking account of their specific needs in EU policy](#)", Parlamento europeo, 2016.

## Articolo 126 (Misure per la promozione della mobilità sostenibile)

L'**articolo 126** riconosce anche per gli anni **dal 2021 al 2026** il **contributo** per l'**acquisto di motoveicoli elettrici o ibridi nuovi**, rifinanziando il relativo Fondo (comma 1).

Vengono poi incrementate le **risorse** per promuovere la mobilità sostenibile del "Programma sperimentale buono mobilità", di **100 milioni di euro per il 2021**, per finanziare gli **acquisti di biciclette e altri mezzi di mobilità personale elettrica** effettuati dal **4 maggio 2020 al 2 novembre 2020** (comma 2) e si prevede che vengano destinate a tale finalità anche le risorse eventualmente non utilizzate dei buoni mobilità erogati (comma 3).

Le eventuali **disponibilità che residueranno** dall'erogazione del buono mobilità per le biciclette ed i mezzi di mobilità elettrica personale, saranno destinate, per l'anno 2021, all'erogazione del **buono mobilità previsto in caso di rottamazione di un'autovettura o motociclo inquinanti** nei comuni oggetto di procedure di infrazione europea per la qualità dell'aria (comma 4).

### *Il bonus per l'acquisto di motoveicoli elettrici e ibridi (comma 1)*

In dettaglio, il **comma 1**, prevede che il **contributo** previsto dall'articolo 1, comma 1057, della legge di bilancio 2019 (legge 30 dicembre 2018, n. 145), per incentivare l'**acquisto di ciclomotori e motocicli elettrici o ibridi nuovi di fabbrica, delle categorie L1e, L2e, L3e, L4e, L5e, L6e e L7e**, sia riconosciuto, nel limite di **20 milioni di euro annui per gli anni dal 2021 al 2023** e nel limite di **30 milioni di euro annui per gli anni dal 2024 al 2026**, alle medesime condizioni, anche per gli **acquisti effettuati negli anni dal 2021 al 2026**.

Si ricorda che la **legge di bilancio 2019**, ha previsto (comma 1057) un **contributo** pari al 30% del prezzo (sino ad un massimo di 3.000 euro), inizialmente per l'acquisto nel 2019, anche in locazione finanziaria, di **ciclomotori e motocicli nuovi** di fabbrica di potenza inferiore o uguale a 11kW di categoria L1e ed L3e, previa consegna per la **rottamazione** di un veicolo della stessa tipologia, di cui l'acquirente fosse proprietario o utilizzatore, di categoria euro 0, 1 o 2. L'autorizzazione di spesa per il contributo del comma 1057 era prevista nel comma 1063 della legge di bilancio 2019. Il comma 1060 prevede che il **bonus** venga concesso **sotto forma di sconto sul prezzo di acquisto**. Le **modalità applicative** per le agevolazioni sono state definite con il [decreto interministeriale 20 marzo 2019](#) (G.U. 6 aprile 2019). Con l'articolo 10-bis del **decreto-legge n. 34 del 2019** l'incentivo è stato **esteso a tutti i veicoli rientranti nelle categorie L a prescindere**

**dalla potenza** (quindi anche motocarrozze e quadricicli a motore), mentre la misura del contributo è rimasta invariata. Per usufruire dell'incentivo è consentito rottamare, oltre alle categorie già previste euro zero, 1 e 2, anche un analogo veicolo euro 3, nonché i ciclomotori che siano stati dotati di targa obbligatoria, come previsto dalla apposita normativa del 2011 (decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 2 febbraio 2011, che ha eliminato la vecchia targa dei ciclomotori a cinque cifre e previsto l'obbligo della nuova tipologia di targa).

Con il **decreto-legge n. 34 del 2020** (art. 44-bis) si è poi **estesa l'applicazione dell'incentivo** (la proroga al 2020 era stata disposta dal DL n. 162/2019) anche **nel caso in cui non vi sia la rottamazione** di un analogo veicolo inquinante, mentre, **nel caso di rottamazione** di un qualsiasi veicolo (quindi anche un autoveicolo o un veicolo destinato al trasporto delle merci) lo stesso **bonus è aumentato fino al 40%** del prezzo di acquisto, con un **massimo di 4.000 euro**, mantenendosi la previsione che occorre essere proprietari o intestatari da almeno dodici mesi del veicolo che si rottama ovvero che lo sia un familiare convivente. Tali **contributi sono riconosciuti, oltre che alle persone fisiche anche a persone giuridiche, fino a un massimo di cinquecento veicoli** acquistati nel corso dell'anno, intestati al medesimo soggetto, anche se appartenenti a società controllate. Il venditore ha l'obbligo di consegnare quello usato ricevuto dall'acquirente a un demolitore e di provvedere direttamente alla richiesta di cancellazione per demolizione allo sportello telematico dell'automobilista. Il comma 1061 stabilisce che le imprese costruttrici o importatrici del veicolo nuovo rimborsino al venditore l'importo del contributo, recuperandolo sotto forma di credito di imposta per il versamento delle ritenute IRPEF operate in qualità di sostituto di imposta sui redditi da lavoro dipendente, dell'IRPEF, dell'IRES e dell'IVA, dovute - anche in acconto - per l'esercizio in cui viene richiesto al PRA l'originale del certificato di proprietà e per i successivi. Il comma 1062 prevede per le imprese costruttrici o importatrici, l'obbligo di conservare specifica documentazione fino al 31 dicembre del 5° anno successivo a quello di emissione della fattura di vendita del nuovo veicolo, nonché di trasmettere tale documentazione al venditore.

Si ricorda che il **bonus è fruibile per l'acquisto** di una delle seguenti **categorie di veicoli**, definite dall'art. 47 del Codice della Strada:

- **categoria L1e:** veicoli a due ruote fino a 50 cc e velocità massima di costruzione (qualunque sia il sistema di propulsione) fino a 45 km/h;
- **categoria L2e:** veicoli a tre ruote fino a 50 cc e velocità massima (qualunque sia il sistema di propulsione) fino a 45 km/h;
- **categoria L3e:** veicoli a due ruote superiori ai 50 cc o con velocità massima (qualunque sia il sistema di propulsione) superiore ai 45 km/h;
- **categoria L4e:** veicoli a tre ruote asimmetriche (motocicli con carrozzetta laterale);
- **categoria L5e:** veicoli a tre ruote simmetriche rispetto all'asse longitudinale mediano, con cilindrata superiore ai 50 cc o velocità massima di costruzione (qualunque sia il sistema di propulsione) superiore a 45 km/h;
- **categoria L6e:** quadricicli leggeri, la cui massa a vuoto è inferiore o pari a 350 kg, esclusa la massa delle batterie per i veicoli elettrici, con velocità massima per costruzione fino a 45 km/h e cilindrata inferiore o pari a 50 cc per i motori



ad accensione comandata; o la cui potenza massima netta è inferiore o uguale a 4 kW per gli altri motori, a combustione interna; o la cui potenza nominale continua massima è inferiore o uguale a 4 kW per i motori elettrici;

- **categoria L7e:** i quadricicli, diversi da quelli di cui alla categoria L6e con massa a vuoto fino a 400 kg (550 kg per i veicoli destinati al trasporto di merci), esclusa la massa delle batterie per i veicoli elettrici, e la cui potenza massima netta del motore è inferiore o uguale a 15 kW.

***Il rifinanziamento del “Programma sperimentale buono mobilità”  
(commi 2, 3 e 4)***

**Il comma 2 incrementa di 100 milioni di euro per l’anno 2021, il fondo destinato al “Programma sperimentale buono mobilità” per consentire il rimborso degli acquisti dei beni e servizi effettuati dal 4 maggio 2020 al 2 novembre 2020 di:**

- a) **biciclette**, anche a pedalata assistita;
- b) **veicoli per la mobilità personale a propulsione prevalentemente elettrica** di cui all'art. 33-bis del decreto-legge 30 dicembre 2019, n. 162;
- c) l'utilizzo dei **servizi di mobilità condivisa a uso individuale** esclusi quelli mediante autovetture.

Si tratta gli acquisti di beni e servizi previsti dall’articolo 2, comma 1, **terzo periodo, del decreto-legge n. 111/2019**, in favore dei **residenti maggiorenni nei capoluoghi** di Regione, nelle Città metropolitane, nei capoluoghi di Provincia ovvero nei **Comuni con popolazione superiore a 50.000 abitanti**.

Il **decreto del Ministro dell'ambiente del 14 agosto 2020**, emanato di concerto con il Ministro dell'economia e con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, ha definito le **modalità e termini per l'erogazione del contributo**, anche per il rispetto del limite di spesa. Esso ha previsto sia la richiesta di rimborso (nei giorni 3 e 4 novembre 2020 tramite il portale dedicato del MISE) per gli acquisti effettuati dal 4 maggio al 2 novembre 2020, che la richiesta di un “voucher” per gli acquisti ancora da effettuare dal 3 novembre al 4 dicembre 2020, che può essere speso entro 30 giorni dalla data di erogazione.

La Relazione illustrativa al Ddl riporta in proposito che sono state ricevute 559.228 richieste, di cui 301.600 di rimborso degli acquisti già effettuati, per 99,388 milioni di euro e 257.628 richieste per il voucher (per un importo di circa 115,67 milioni di euro), che hanno portato all’esaurimento del fondo stanziato.

Si ricorda che il **Programma sperimentale buono mobilità** è finalizzato a ridurre le emissioni climalteranti e inquinanti. A decorrere dal 4 maggio 2020 sino al 31 dicembre 2020, il programma incentiva forme di mobilità sostenibile alternative al trasporto pubblico locale che garantiscano il diritto alla mobilità delle persone nelle aree urbane, a fronte delle limitazioni al trasporto pubblico locale operate dagli enti locali per fronteggiare l'emergenza epidemiologica da COVID-19. Il programma è finanziato a valere sulle risorse iscritte sul capitolo 7955 «Fondo

destinato al programma sperimentale buono mobilità» dello stato di previsione del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare.

Il "buono mobilità", che può essere richiesto una sola volta, è destinato ai maggiorenni residenti di città capoluogo (di regione o di provincia), di comuni con più di 50.000 abitanti o di città metropolitane.

Il **comma 3** prevede di **destinare** alla **medesima finalità** di riconoscere l'erogazione del buono mobilità, anche le **risorse derivanti dal mancato o parziale utilizzo**, che sarà registrato alla data del **5 dicembre 2020** degli stessi **buoni mobilità erogati**, in quanto il 4 dicembre 2020 scade il termine per effettuare gli acquisti, sempre ai sensi dell'articolo 2, comma 1, terzo periodo, del decreto-legge 14 ottobre 2019, n. 111.

In base al **comma 4**, alla **conclusione delle procedure di assegnazione** delle risorse di cui ai commi 2 e 3, le **eventuali disponibilità** saranno **destinate, per l'anno 2021**, alla finalità di cui all'articolo 2, comma 1, **sesto periodo**, del decreto-legge 14 ottobre 2019 n. 111, cioè all'erogazione del **buono mobilità previsto in caso di rottamazione di un'autovettura o motociclo inquinanti** nei comuni oggetto di procedure di infrazione europea per la qualità dell'aria.

Il richiamato **sesto periodo** dell'art. 2, comma 1 del DL 111/2019, ha previsto infatti, al fine di ridurre le emissioni climalteranti, che le risorse relative agli anni dal 2021 al 2024 siano destinate nei limiti della dotazione del fondo "Programma sperimentale buono mobilità" e fino ad esaurimento delle risorse, la concessione a coloro che rottamano, dal 1° gennaio 2021 al 31 dicembre 2021, autovetture omologate **fino alla classe Euro 3 o motocicli omologati fino alla classe Euro 2 ed Euro 3 a due tempi**, di un "buono mobilità", **cumulabile con quello previsto al terzo periodo, pari ad euro 1.500 per ogni autovettura e ad euro 500 per ogni motociclo rottamati** da utilizzare, entro i successivi tre anni, per l'acquisto, anche a favore di persone conviventi, di abbonamenti al trasporto pubblico locale e regionale, nonché di biciclette anche a pedalata assistita, e di veicoli per la mobilità personale a propulsione prevalentemente elettrica o per l'utilizzo dei servizi di mobilità condivisa a uso individuale. La norma si applica ai residenti nei comuni interessati dalle procedure di infrazione comunitaria n. 2014/2147 del 10 luglio 2014 o n. 2015/2043 del 28 maggio 2015 per la non ottemperanza dell'Italia agli obblighi sulla qualità dell'aria previsti dalla direttiva 2008/50/CE.

Il **comma 5** reca la **copertura finanziaria** dell'onere derivante dal comma 2, pari a 100 milioni di euro per l'anno 2021, alla quale si provvede mediante utilizzo delle **risorse disponibili sui capitoli dello stato di previsione del Ministero dell'ambiente** e della tutela del territorio e del mare per l'esercizio finanziario 2021, finanziati con **quota parte dei proventi delle aste delle**

**quote di emissione di CO<sub>2</sub>**, di cui all'articolo 19 del decreto legislativo 13 marzo 2013, n. 30.

## **Articolo 127**

### **(Misure in materia di regime fiscale della nautica da diporto)**

**L'articolo 127 integra la disciplina fiscale** in materia di operazioni assimilate alle esportazioni specificando i **requisiti che consentono di evitare l'imposizione dell'IVA alle operazioni riguardanti la cessione di navi**. Prevede altresì la corrispondente **disciplina sanzionatoria** e definisce gli **aspetti della procedura** da seguire per evitare l'imposizione dell'IVA.

Nel dettaglio, il **comma 1** specifica i **requisiti che consentono di evitare l'imposizione dell'IVA alle operazioni riguardanti la cessione di navi** aggiungendo un comma, dopo il secondo, all'articolo 8-*bis* del [D.P.R. n. 633 del 1972](#) (Istituzione e disciplina dell'IVA):

**L'articolo 8-*bis* del D.P.R. n. 633 del 1972** stabilisce che sono assimilate alle cessioni all'esportazione, se non comprese nell'articolo 8, e quindi **non soggette a imposizione IVA**,

- a) le cessioni di navi adibite alla navigazione in alto mare e destinate all'esercizio di attività commerciali o della pesca nonché le cessioni di navi adibite alla pesca costiera o ad operazioni di salvataggio o di assistenza in mare, ovvero alla demolizione, escluse le unità da diporto di cui alla legge n. 50 del 1971; *a-bis*) le cessioni di navi di cui agli articoli 239 e 243 del codice dell'ordinamento militare, di cui al decreto legislativo 15 marzo 2010, n. 66;
- b) le cessioni di aeromobili, compresi i satelliti, ad organi dello Stato ancorché dotati di personalità giuridica;
- c) le cessioni di aeromobili destinati a imprese di navigazione aerea che effettuano prevalentemente trasporti internazionali;
- d) le cessioni di apparati motori e loro componenti e di parti di ricambio degli stessi e delle navi e degli aeromobili di cui alle lettere precedenti, le cessioni di beni destinati a loro dotazione di bordo e le forniture destinate al loro rifornimento e vettovagliamento comprese le somministrazioni di alimenti e di bevande a bordo ed escluse, per le navi adibite alla pesca costiera, le provviste di bordo;
- e) le prestazioni di servizi, compreso l'uso di bacini di carenaggio, relativi alla costruzione, manutenzione, riparazione, modificazione, trasformazione, assiemaggio, allestimento, arredamento, locazione e noleggio delle navi e degli aeromobili di cui alle lettere a), *a-bis*), b) e c), degli apparati motori e loro componenti e ricambi e delle dotazioni di bordo, nonché le prestazioni di servizi relativi alla demolizione delle navi di cui alle lettere a), *a-bis*) e b); *e-bis*) le prestazioni di servizi diverse da quelle di cui alla lettera e) direttamente destinate a sopperire ai bisogni delle navi e degli aeromobili di cui alle lettere a), *a-bis*) e c) e del loro carico.

Il comma che si intende aggiungere specifica **cosa debba intendersi per nave adibita alla navigazione in alto mare** ai fini dell'applicazione del primo comma dell'articolo 8-*bis*: una nave che ha effettuato nell'anno solare precedente o, in caso di primo utilizzo, effettua nell'anno in corso, un numero di viaggi in alto mare superiore al 70 per cento.

Si specifica inoltre **cosa debba intendersi per viaggio in alto mare**: il tragitto compreso tra due punti di approdo durante il quale viene superato il limite delle acque territoriali, calcolato in base alla linea di bassa marea, a prescindere dalla rotta seguita.

Il comma definisce inoltre le **modalità** da seguire per avvalersi della facoltà di effettuare acquisti o importazioni senza pagamento dell'imposta: i soggetti interessati attestano la condizione della navigazione in alto mare mediante **apposita dichiarazione** che deve essere redatta **in conformità al modello approvato** con Provvedimento del Direttore dell'Agenzia delle Entrate e deve essere trasmessa telematicamente all'Agenzia delle Entrate, che rilascia apposita **ricevuta telematica** con indicazione del protocollo di ricezione.

La dichiarazione può riguardare anche **più operazioni** tra le stesse parti.

Gli **estremi del protocollo** di ricezione della dichiarazione devono essere indicati nelle fatture emesse in base ad essa, ovvero devono essere riportati dall'importatore nella dichiarazione doganale.

I soggetti che dichiarano una **percentuale determinata provvisoriamente**, sulla base dell'uso previsto della nave, verificano, a conclusione dell'anno solare, la sussistenza della condizione dell'effettiva navigazione in alto mare.

Il **comma 2** introduce **nuove fattispecie sanzionatorie** riguardanti le operazioni relative alla cessione di navi mediante alcune modificazioni all'articolo 7 (violazioni relative alle esportazioni) del [decreto legislativo n. 471 del 1997](#) (Riforma delle sanzioni tributarie non penali in materia di imposte dirette, di imposta sul valore aggiunto e di riscossione dei tributi).

a) Sono **aggiunti due commi** dopo il comma 3 dell'articolo 7.

In particolare, il **comma 3 dell'articolo 7 del decreto legislativo n. 471 del 1997** dispone che chi effettua operazioni senza addebito d'imposta, in mancanza della dichiarazione d'intento di cui all'articolo 1, primo comma, lettera c), del decreto-legge n. 746 del 1983, n. 746, è punito con la **sanzione amministrativa dal cento al duecento per cento dell'imposta**, fermo l'obbligo del pagamento del tributo. Qualora la dichiarazione sia stata rilasciata in mancanza dei presupposti richiesti dalla legge, dell'omesso pagamento del tributo rispondono esclusivamente i cessionari, i committenti e gli importatori che hanno rilasciato la dichiarazione stessa.

La disposizione in esame, aggiungendo alcuni commi, dopo il comma 3, all'articolo 7 del decreto legislativo n. 471 del 1997, prevede che:

- la sanzione amministrativa dal centro al duecento per cento dell'imposta, di cui al comma 3, si applica **anche a chi effettua operazioni senza addebito d'imposta in mancanza della dichiarazione** di cui all'articolo 8-*bis*, terzo comma, del D.P.R. n. 633 del 1972, nonché al cessionario, committente o importatore che rilascia la predetta dichiarazione in assenza dei presupposti richiesti dalla legge (**nuovo comma 3-*bis***).
  - È punito con la **sanzione prevista al comma 3 chi, in mancanza dei presupposti richiesti dalla legge, dichiara** all'altro contraente o in dogana la **sussistenza della condizione** dell'effettiva navigazione in alto mare relativa all'anno solare precedente, ai sensi dell'articolo 8-*bis*, terzo comma, del D.P.R. n. 633 del 1972 (**nuovo comma 3-*ter***).
- b) dopo il comma 4-*bis* è aggiunto il **comma 4-*ter*** con cui si dispone che è punito con la sanzione prevista al comma 3 **anche il cedente o prestatore** che effettua cessioni o prestazioni, di cui all'articolo 8-*bis*, primo comma, del decreto del D.P.R. n. 633 del 1972, **senza avere prima riscontrato per via telematica l'avvenuta presentazione** all'Agenzia delle entrate della **dichiarazione** di cui all'articolo 8-*bis*, terzo comma, del medesimo decreto.

Il **comma 3** prevede una **disciplina di dettaglio per le dichiarazioni** riguardanti l'effettivo utilizzo nel territorio dell'Unione europea di alcune prestazioni. In particolare, si stabilisce che:

- la **dichiarazione resa dall'utilizzatore**, in relazione all'effettivo utilizzo nel territorio **dell'Unione europea (UE)** delle prestazioni di servizi di locazione anche finanziaria, noleggio e simili non a breve termine di imbarcazioni da diporto, ai fini dell'IVA dovuta su tali prestazioni ai sensi dell'articolo 7-*sexies*, comma 1, lettera e-*bis*), del D.P.R. n. 633 del 1972 è **redatta in conformità al modello** approvato con Provvedimento del Direttore dell'Agenzia delle Entrate ed è trasmessa telematicamente all'Agenzia delle Entrate, che rilascia apposita **ricevuta telematica** con indicazione del protocollo di ricezione.
- La dichiarazione può riguardare anche **più operazioni** tra le stesse parti.
- Gli **estremi del protocollo** di ricezione della dichiarazione devono essere indicati nelle fatture relative alla prestazione di servizio.

- Gli utilizzatori che dichiarano una **percentuale determinata provvisoriamente**, sulla base dell'uso previsto dell'imbarcazione, verificano, a conclusione dell'anno solare, la sussistenza della condizione dell'effettivo utilizzo del servizio nel territorio dell'Unione europea e integrano, entro il primo mese dell'anno successivo la dichiarazione.
- Il prestatore emette la **nota di variazione** in relazione alla maggiore o alla minore imposta dovuta ai sensi dell'articolo 26 del decreto del Presidente della Repubblica senza applicazione di sanzioni e interessi.
- In caso di **dichiarazione mendace**, l'ufficio dell'Agenzia delle entrate recupera nei confronti dell'utilizzatore la differenza fra l'IVA dovuta in base all'effettivo utilizzo del servizio di cui al primo periodo nel territorio dell'UE e l'imposta indicata in fattura in base alla dichiarazione mendace e irroga all'utilizzatore la **sanzione amministrativa**, pari al **30 per cento della differenza** medesima, e il pagamento degli interessi moratori calcolati al tasso legale con maturazione giorno per giorno.
- Il prestatore che effettua le prestazioni di cui al primo periodo **senza avere prima riscontrato per via telematica l'avvenuta presentazione all'Agenzia delle entrate** della dichiarazione prevista dal medesimo primo periodo, resta **responsabile dell'IVA** dovuta in relazione all'effettivo utilizzo dei servizi di locazione anche finanziaria, noleggio e simili non a breve termine relative alle imbarcazioni da diporto nel territorio dell'Unione europea nonché delle eventuali sanzioni e interessi.

Il **comma 4** rinvia a un **provvedimento del direttore dell'Agenzia delle entrate**, da adottare **entro 60 giorni** dall'entrata in vigore della presente legge, per l'approvazione del modello per la presentazione delle dichiarazioni di cui all'articolo 8-*bis* del D.P.R. n. 633 del 1972, e del modello per la presentazione della dichiarazione di cui al comma 3 del presente articolo, nonché la definizione dei criteri e delle modalità di applicazione delle disposizioni di cui ai commi da 1 a 3. Entro 120 giorni dall'adozione del provvedimento, l'Agenzia delle Entrate mette a disposizione dell'Agenzia delle dogane e dei monopoli la **banca dati delle dichiarazioni di navigazione in alto mare** per dispensare l'operatore dalla consegna in dogana di copia cartacea delle medesime dichiarazioni nonché delle ricevute di presentazione.

Il **comma 5** stabilisce la **decorrenza del nuovo regime fiscale** di cui ai commi 1, 2, 3, riferendola alle **operazioni effettuate a partire dal**

**sessantesimo giorno** successivo all'adozione del provvedimento del direttore dell'Agenzia delle entrate di cui al comma 4.

Nella relazione tecnica, il Governo non attribuisce effetti finanziari all'articolo in considerazione del carattere classificatorio delle disposizioni.

Per una rassegna del quadro legislativo vigente e delle recenti innovazioni normative in materia di nautica da diporto, si rinvia al [Dossier](#) dei Servizi studi di Camera e Senato in materia di Disposizioni integrative e correttive al decreto legislativo di revisione del codice della nautica da diporto (Atto del Governo 101) del luglio 2019.



## **Articolo 128** **(Compagnie aeree che effettuano prevalentemente trasporti internazionali)**

L'**articolo 128** prevede, in ragione delle restrizioni alla circolazione legate all'emergenza sanitaria da COVID-19, per il solo anno **2020** siano considerate **compagnie aeree che effettuano prevalentemente trasporti internazionali**, e che dunque godono del **regime di non imponibilità IVA di specifiche operazioni**, quelle che **rispettavano tale requisito con riferimento all'anno 2019**.

Si ricorda che, ai sensi dell'art. 8-*bis*, lettera c) del D.P.R. n. 633 del 1972 (che reca la disciplina dell'imposta sul valore aggiunto), sono assimilate alle cessioni all'esportazione, e dunque sono **operazioni non imponibili a fini IVA**, le **cessioni di aeromobili destinati a imprese di navigazione aerea che effettuano prevalentemente trasporti internazionali**;

Le lettere successive alla c) consentono alle imprese di navigazione aerea che effettuano prevalentemente trasporti internazionali (ai sensi della lettera c)) di beneficiare del regime di non imponibilità ai fini IVA per l'acquisto di **dotazioni di bordo e per l'acquisizione di alcuni servizi destinati agli aeromobili**.

Il requisito della prevalente effettuazione di trasporti internazionali, necessario per l'applicazione di tale regime, deve essere verificato in relazione alla **attività svolta nell'anno solare precedente e deve essere mantenuto anche nel corso dell'anno nel quale gli acquisti sono effettuati**, come chiarito [dalla risoluzione n. 126/E dell'Agenzia delle entrate del 21 maggio 2009](#).

L'Agenzia ha al riguardo specificato, anche in coerenza con gli orientamenti della Corte di Giustizia UE, che la prevalenza del trasporto internazionale è accertata – su base annua – rapportando i corrispettivi relativi a tali trasporti ai corrispettivi dei trasporti effettuati in Italia e comporta normalmente che la valutazione venga effettuata con **riguardo all'anno precedente**, cioè dopo che sia stato determinato l'ammontare complessivo dei corrispettivi conseguiti dalla compagnia aerea. È necessario, inoltre, ai fini dell'attribuzione del beneficio fiscale, che la prevalenza del traffico internazionale sussista non solo con riguardo all'anno precedente a quello di acquisto dell'aeromobile, **ma anche all'anno nel corso del quale l'acquisto è effettuato**.

L'articolo 8-*bis* ha attuato nell'ordinamento nazionale quanto previsto dall'articolo 148, lettera f), della Direttiva n. 2006/112/CE sul sistema comune

dell'IVA, che impone agli Stati membri di esentare da IVA le cessioni, trasformazioni, riparazioni, manutenzioni, noleggi e locazioni degli aeromobili utilizzati da compagnie di navigazione aerea che praticano essenzialmente il trasporto internazionale a pagamento nonché le cessioni, locazioni, riparazioni e manutenzioni degli oggetti in essi incorporati o destinati al loro servizio.

La **norma in esame** chiarisce che, per il **solo anno 2020**, sono compagnie aeree che effettuano **prevalentemente trasporti internazionali** e che dunque godono del regime di **non imponibilità IVA per specifiche operazioni**, quelle che - ai sensi dell'articolo 8-*bis*, primo comma, lettera *c*) del D.P.R. 26 ottobre 1972, n. 633 - **rispettavano tale requisito con riferimento all'anno 2019**.

La relazione illustrativa al riguardo chiarisce che l'alterazione del funzionamento ordinario del mercato, a causa delle restrizioni alla circolazione di beni e persone imposte per limitare la diffusione del virus COVID-19, determinerebbe per il 2020 il venir meno del requisito richiesto dall'articolo 8-*bis*. Si consente dunque di applicare il regime di non imponibilità degli acquisti in base ai requisiti esistenti nel 2019, vale a dire in condizioni di normale svolgimento delle attività da parte delle compagnie aeree che effettuano voli internazionali.

## Articolo 132 (Disciplina per le infrastrutture per la ricarica dei veicoli alimentati ad energia elettrica)

L'**articolo 132**, modifica alcuni aspetti della disciplina relativa al **Piano nazionale per la realizzazione di reti infrastrutturali per la ricarica dei veicoli elettrici**: viene stabilito che il MIT finanzia l'acquisto e l'installazione degli impianti da parte delle regioni, eliminando però la previsione di una quota massima del 50% di tale cofinanziamento (comma 1); si prevede poi l'adozione di un **decreto ministeriale** per definire le **modalità di alimentazione della Piattaforma Unica Nazionale (PUN) dei punti di ricarica elettrica** da parte dei gestori delle infrastrutture pubbliche e private ad accesso pubblico (comma 2).

Si prevede infine che la **disciplina adottata da ciascun comune** per l'installazione, la realizzazione e la gestione delle infrastrutture di ricarica debba essere **coerente anche con gli strumenti di pianificazione regionale e comunale** (comma 3).

In dettaglio, il **comma 1** novella l'articolo 17-*septies*, comma 9, del decreto-legge n. 83 del 2012, che prevede che il **Ministero delle infrastrutture e dei trasporti partecipi**, con una quota di cofinanziamento fino a un massimo del 50 per cento delle spese sostenute per l'acquisto e per l'installazione degli impianti, dei progetti presentati dalle regioni e dagli enti locali relativi allo sviluppo delle reti infrastrutturali per la ricarica dei veicoli, **nell'ambito degli accordi di programma** stipulati per concentrare gli interventi nei singoli contesti territoriali in funzione delle effettive esigenze, promuovendo e valorizzando la partecipazione di soggetti pubblici e privati, ivi a comprese le società di distribuzione dell'energia elettrica. La **norma novellata prevede** più genericamente che il **Ministero finanzia tali spese**, senza più prevedere una specifica quota massima per tale finanziamento.

Si ricorda in proposito che il [Piano infrastrutturale per i veicoli alimentati ad energia elettrica \(PNire\)](#) approvato nel 2014, come previsto dall'**articolo 17-*septies*** del decreto-legge 22 giugno 2012, n. 83, poi aggiornato con DPCM 18 aprile 2016 è infine confluito nel Quadro strategico nazionale previsto dalla direttiva stessa, con il D.Lgs. n. 257/2016, di recepimento della c.d. direttiva DAFI n. 2014/94. Per la sua **attuazione** si è prevista la stipula di **accordi di programma**, approvati con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, previa delibera del CIPE, a seguito di intesa con la Conferenza unificata. Con [DPCM 1 febbraio 2018](#) è stato approvato l'**Accordo di programma per la realizzazione della rete infrastrutturale per la**

**ricarica dei veicoli alimentati ad energia elettrica** finalizzato alla individuazione dei **programmi di intervento predisposti dalle Regioni e dalle Province autonome** (elencati nell'Allegato 1) per la realizzazione di reti di ricarica e per la cui attuazione è prevista la stipula di apposite convenzioni tra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e la singola Regione/Provincia Autonoma.

Per quanto riguarda i **finanziamenti**, il comma 8 dell'art. 17-*septies*, ha istituito di un apposito **fondo** nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, con una dotazione pari a 20 milioni di euro per l'anno 2013 e a 15 milioni di euro per ciascuno degli anni 2014 e 2015 per il finanziamento del PNIRE. Il decreto direttoriale del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti n. 503 del 22 dicembre 2015 ha impegnato e assegnato le **risorse alle Regioni**, per una somma complessiva pari ad **euro 28.671.68** (le risorse sono iscritte sul Capitolo 7119/MIT). Per l'attuazione degli interventi dell' Accordo di Programma, il **DPCM 1° febbraio 2018**, dispone che le Regioni/Province Autonome assicurino la copertura finanziaria anche attraverso uno o più soggetti cofinanziatori pubblici e/o privati purché la scelta di questi ultimi sia effettuata secondo i principi di trasparenza e garanzia di accesso a tutti i soggetti potenzialmente interessati Il DPCM ha quantificato le risorse disponibili in 33,213 milioni di €circa di cui 4,5 milioni circa sono stati assegnati per il 2013 alle Regioni per i programmi prioritari di prima attuazione, come previsto dal comma 10 dell'art. 17-*septies* del decreto-legge n. 83 del 2012.

La Relazione illustrativa al ddl di Bilancio riporta in proposito, che: “il **contributo ministeriale da ripartire**, tra le Regioni e le Province Autonome, secondo i criteri previsti dall'Accordo di programma approvato con DPCM 1° febbraio 2018, è pari a **complessivi €28.671.680** Allo stato non è stata sottoscritta alcuna convenzione con i beneficiari del predetto contributo ministeriale proprio in ragione delle difficoltà che le Regioni hanno incontrato nel reperimento della quota di cofinanziamento. Pertanto, la proposta in esame consentirebbe a Regioni e Province Autonome di realizzare le relative progettualità nei limiti del contributo ministeriale loro riconosciuto. “

Si ricorda altresì che la **legge di Bilancio 2017** (comma 613), ha disposto l'incremento delle risorse attribuite al c.d. "**Fondo mezzi**" (previsto dall'articolo 1, comma 866, della legge n. 208 del 2015), per 200 milioni di euro per il 2019 e per un importo di **250 milioni per ciascuno degli anni dal 2020 al 2033**, per un totale di 3,7 miliardi €. Si tratta di risorse finalizzate alla realizzazione del Piano Strategico nazionale della mobilità sostenibile, poi approvato con Dpcm 30 aprile 2019 e destinate al rinnovo del parco autobus del trasporto pubblico locale e regionale. La legge di Bilancio 2017 ha **esteso le finalità del Fondo anche al finanziamento delle infrastrutture tecnologiche di supporto per la ricarica dei veicoli elettrici**.

Il **comma 2 modifica** l'articolo 8, del **decreto legislativo 6 dicembre 2016, n. 257**, di recepimento della c.d. direttiva DAFI n. 2014/94. In particolare, relativo alle **informazioni agli utenti circa i punti di ricarica ed i carburanti alternativi** disponibili. La disposizione aggiunge all'articolo

8 un **nuovo comma 5-bis**, che rinvia ad un **decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti**, di concerto con il Ministro dello sviluppo economico, previa intesa della Conferenza Unificata, **da adottare entro novanta giorni** dall'entrata in vigore della presente legge, la definizione delle **modalità di alimentazione della Piattaforma Unica Nazionale (PUN) per i gestori delle infrastrutture pubbliche e private ad accesso pubblico**, obbligati a conferire alla PUN un set minimo di dati e informazioni previsti dal PNIRE.

Si ricorda in proposito che lo stesso art. 8 ha previsto, al comma 5, che sia resa disponibile **la mappa nazionale dei punti di rifornimento accessibili al pubblico di combustibili alternativi** GNC, GNL e GPL per il trasporto stradale e **la mappa nazionale dei punti di ricarica** o di rifornimento accessibili al pubblico di combustibili alternativi elettricità e idrogeno per il trasporto stradale e che per la predisposizione di tale mappa, il **Ministero delle infrastrutture e dei trasporti**, attraverso la **Piattaforma unica nazionale (PUN)**, prevista nell'ambito del PNire, raccolga le informazioni relative ai punti di ricarica o di rifornimento accessibili al pubblico, quali la localizzazione, la tecnologia della presa, la potenza massima erogabile, la tecnologia utilizzata per l'accesso alla ricarica, la disponibilità di accesso, l'identificativo infrastruttura, il proprietario dell'infrastruttura.

Il **D.L. n. 32 del 2019** (art. 4, comma 7-bis), ha successivamente rinviato ad un **decreto interministeriale** (decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze e con il Ministro dello sviluppo economico), da emanarsi entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del decreto, l'individuazione degli **interventi diretti a realizzare la Piattaforma Unica Nazionale (PUN) dei punti di ricarica** o di rifornimento di combustibili alternativi e degli investimenti del Piano nazionale infrastrutturale per la ricarica dei veicoli elettrici (cosiddetto "PNire 3"), prevedendo che gli investimenti del Pnire siano a favore di progetti di realizzazione di reti di infrastrutture di ricarica elettrica, immediatamente realizzabili, valutati e selezionati dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

Il **comma 3 modifica** l'articolo 57, del **decreto-legge n. 76/2020** (c.d. decreto semplificazioni), che ha provveduto a definire normativamente le **"infrastrutture di ricarica di veicoli elettrici"**, in particolare novellando il comma 6, che rinvia a **provvedimenti dei comuni, da adottare in conformità ai propri ordinamenti**, come previsto dall'articolo 7 del codice della strada, entro sei 6 mesi dalla data di entrata in vigore del decreto la disciplina dell'installazione, realizzazione e gestione delle infrastrutture di ricarica a pubblico accesso, stabilendo la localizzazione e la quantificazione in coerenza con i propri strumenti di pianificazione, al fine di garantire un numero adeguato di stalli in funzione della domanda e degli obiettivi di progressivo rinnovo del parco dei veicoli circolanti, prevedendo, ove possibile, l'installazione di almeno un punto di ricarica ogni 1.000 abitanti.

Con la novella si precisa che tale **disciplina adottata da ciascun comune**, relativamente all'installazione, alla realizzazione e alla gestione **delle infrastrutture di ricarica a pubblico debba essere coerente anche con gli strumenti di pianificazione regionale e comunale**

Si ricorda che il **DL n. 76/2020** definisce le **infrastrutture di ricarica** come l'insieme di strutture, opere e impianti necessari alla realizzazione di aree di sosta dotate di uno o più punti di ricarica per veicoli elettrici, prevedendo semplificazioni per la loro realizzazione, che può avvenire:

- a) **all'interno di aree e edifici** pubblici e privati, ivi compresi quelli di edilizia residenziale pubblica;
- b) **su strade private** non aperte all'uso pubblico;
- c) **lungo le strade** pubbliche e private **aperte all'uso pubblico**;
- d) **all'interno di aree di sosta, di parcheggio e di servizio**, pubbliche e private, **aperte all'uso pubblico**.

Il comma 7 dell'art. 57 **consente ai comuni di affidare**, in regime di autorizzazione o concessione, anche a titolo non oneroso, la **realizzazione e gestione di infrastrutture di ricarica a soggetti pubblici e privati**. Qualora il comune non abbia provveduto alla disciplina delle aree di ricarica a pubblico accesso, si prevede che soggetti pubblici o privati possano richiedere al comune o all'ente proprietario o al gestore della strada, anche in ambito extraurbano, l'autorizzazione o la concessione per la realizzazione e l'eventuale gestione delle infrastrutture di ricarica, anche solo per una strada o un'area a pubblico accesso o per un insieme di esse.

### Articolo 133

#### (Costituzione di un fondo finalizzato alla rimozione delle navi abbandonate nei porti)

L'**articolo 133** prevede l'**istituzione di un fondo**, nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, **volto alla rimozione delle navi abbandonate nei porti**.

L'obiettivo della norma è quello di gestire e risolvere un fenomeno frequente nei porti italiani relativo alla presenza di **relitti navali e navi abbandonate che debbono essere rimossi e demoliti per ragioni di sicurezza della navigazione** o per rendere nuovamente fruibili gli spazi portuali attualmente occupati.

Il fondo avrà una **dotazione finanziaria pari a 2 milioni di euro per l'anno 2021 e 5 milioni di euro per ciascuno degli anni 2022 e 2023**.

In particolare, il comma 1 prevede l'istituzione del fondo e la relativa dotazione finanziaria.

Il **comma 2** specifica che il fondo è finalizzato ad assicurare **una copertura parziale dei costi sostenuti** dalle Autorità di sistema portuale per la rimozione delle navi abbandonate e dei relitti. Per la copertura dei suddetti costi è previsto un massimale del 50 per cento.

Il **comma 3** specifica che **una quota parte del fondo**, pari a 1,5 milioni di euro per l'anno 2021 e di 3 milioni di euro per ciascuno degli anni 2022 e 2023, è destinata alla rimozione, **demolizione e vendita**, eventualmente anche solo parziale, di navi, galleggianti compresi i sommergibili **radiati dalla marina militare** che siano **presenti nelle aree portuali militari di Augusta, Taranto e La Spezia**.

Il **comma 4**, al fine di perseguire al meglio l'obiettivo della rimozione delle navi abbandonate nei porti, autorizza le Autorità di sistema portuale a sostenere i costi necessari per la rimozione delle stesse **prevedendo anche la possibilità, al fine di contenere i costi, di procedere alla vendita delle navi per un loro successivo reimpiego** nel rispetto delle norme di cui al [decreto legislativo n. 50 del 2016](#) (Codice dei contratti pubblici) e del [regolamento UE 1257/13 sul riciclaggio delle navi](#).

Da ultimo, il **comma 5** rinvia ad un **decreto** del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, da adottare di concerto con il Ministro della

difesa, **le modalità di attribuzione delle risorse del fondo di cui al comma 1.**

Lo stesso decreto, inoltre, dovrà definire:

le modalità di notificazione all'eventuale proprietario della nave da rimuovere;

le forme di pubblicità dell'avvio delle procedure di vendita;

le modalità di ripartizione dei ricavi realizzati con la vendita dell'imbarcazione o dei gli eventuali rottami ricavati dalla demolizione della stessa.

Lo stesso **comma 5**, infine, fa salvi gli effetti dell'articolo 73 del codice della navigazione, di cui al regio decreto 30 marzo 1942, n. 327 che prevede una specifica procedura da porre in essere, a cura dell'autorità marittima, per la rimozione dei relitti con esecuzione a carico del proprietario/armatore e, in caso di inadempimento di quest'ultimo, con la possibilità di procedere d'ufficio da parte dell'autorità marittima.



## **Articolo 146** **(Comuni TPL Scuola -** **Incremento risorse per il Trasporto scolastico)**

L'articolo 146 istituisce un **fondo** con una dotazione di **150 milioni di euro per l'anno 2021** per consentire l'**erogazione dei servizi di trasporto scolastico nei comuni** in conformità alle misure di contenimento della diffusione del COVID-19.

In dettaglio, il **comma 1**, istituisce il **Fondo nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti**, al fine di consentire l'**erogazione dei servizi di trasporto scolastico** in conformità alle misure di contenimento della diffusione del COVID-19 contenute nei decreti legge n. 19/2020 e n. 33/2020. La dotazione del fondo è di **150 milioni di euro per l'anno 2021**. Analoghi finanziamenti sono previsti per le regioni dall'art. 152 del presente disegno di legge, alla cui scheda si rinvia.

L'istituzione del fondo, come anche evidenziato nella Relazione illustrativa, risponde all'esigenza emersa in sede di Conferenza unificata del 31 agosto 2020, nella quale sono state approvate le Linee Guida per il trasporto pubblico e quelle per il trasporto scolastico.

Il [decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 3 novembre 2020](#), ha previsto le nuove misure nel settore dei trasporti applicabili fino al 3 dicembre 2020. Nell'**Allegato 15** sono riportate le "**Linee guida** per l'informazione agli utenti e le modalità organizzative per il contenimento della diffusione del covid-19 in materia di **trasporto pubblico**", mentre nell'**Allegato 16** sono riportate le **Linee guida per il trasporto scolastico dedicato**, a cui non si applica (in base all'art. 1, comma 9, lett. mm) del DPCM), il criterio del coefficiente di riempimento non superiore al 50 per cento della capienza, previsto in generale per i mezzi pubblici del trasporto locale e del trasporto ferroviario regionale.

In particolare, le Linee guida sul trasporto pubblico, di cui all'Allegato 15, prevedono tra le misure di sistema, che i **servizi aggiuntivi di trasporto pubblico locale** "dichiarati indispensabili dagli Enti di governo del trasporto pubblico locale in ciascuna Regione per assicurare il servizio con l'avvio dell'anno scolastico, sulla base di un piano che tenga conto del numero di utenti e degli orari di ingresso e di uscita dagli istituti scolastici, sono considerati come essenziali anche ai fini del finanziamento a carico di un fondo straordinario ovvero del fondo nazionale TPL di cui alla Legge 228/2012 e successive modificazioni, per le Regioni a Statuto Ordinario, e di un fondo straordinario per le Regioni a Statuto Speciale e le Province autonome. In tale contesto **il Governo provvederà a stanziare nella legge di bilancio per l'anno 2021 risorse per 200 milioni di euro per le Regioni e per 150 milioni di euro per le province e i comuni**. Le risorse già stanziate a favore delle Regioni per i mancati introiti delle aziende di trasporto pubblico, conseguenti

alla ridotta capacità di riempimento prevista dalle disposizioni vigenti, e per gli enti locali per la riduzione delle entrate di cui al decreto-legge n. 104 del 2020, potranno essere a seguito di apposita modifica normativa utilizzate anche per i servizi aggiuntivi. Il Governo, a consuntivo, al netto dell'aumento delle entrate da bigliettazione per la maggiore capienza prevista dalle presenti linee guida, verificherà la necessità di riconoscere le eventuali ulteriori risorse.”

Per la definizione dei **criteri di riparto e le assegnazioni ai singoli comuni**, il secondo periodo del **comma 1** rinvia ad un **decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti**, di concerto con il Ministero dell'istruzione e il Ministero dell'economia e delle finanze, previa intesa, in sede di Conferenza unificata, **da adottare entro sessanta giorni** dalla data di entrata in vigore della legge.

In base alla norma, i criteri di riparto dovranno essere definiti tenendo anche conto di quanto previsto del comma 1-bis dell'articolo 39 del decreto-legge 14 agosto 2020, n. 104: si tratta della disposizione che ha **autorizzato i comuni a finanziare i servizi di trasporto scolastico aggiuntivi**, nel limite complessivo di 150 milioni di euro e **nel limite, per ciascun comune, del 30% della spesa sostenuta per le medesime finalità nel 2019**, attraverso le risorse del **fondo per assicurare l'esercizio delle funzioni fondamentali degli enti locali**, nonché di quelle attribuite dal decreto del Ministero dell'interno 24 luglio 2020 (per una descrizione di tale ultimo fondo si veda il box *sub*).

Si ricorda altresì che l'art. 27 del **DL n. 149/2020** (c.d. DL Ristori-bis il cui contenuto è confluito nell'emendamento Governativo 1.1000 al DL n. 137/2020 – c.d. DL Ristori in corso di esame parlamentare al Senato per la conversione in legge), rifinanzia per **l'anno 2021** per 300 milioni di euro, dei quali una quota fino a **100 milioni** per il finanziamento di **servizi aggiuntivi di trasporto pubblico locale, anche destinato a studenti**, la dotazione del **Fondo per il ristoro alle aziende di trasporto pubblico locale dei minori ricavi tariffari** realizzati nel periodo di emergenza Covid-19, ampliando inoltre fino al 31 gennaio 2021, il periodo di riferimento in relazione al quale le imprese possono usufruire del Fondo stesso.



- **Il fondo per l'esercizio delle funzioni fondamentali degli enti locali**

A seguito delle conseguenze finanziarie determinate dall'**emergenza COVID-19**, il **decreto-legge n. 34 del 2020** (c.d. Rilancio) ha previsto l'istituzione nello stato di previsione del Ministero dell'interno di un **fondo** per assicurare l'esercizio delle **funzioni fondamentali degli enti locali**, con una dotazione di **3,5 miliardi** di euro per l'anno **2020** (articolo 106, commi 1-3). Tale fondo concorre ad assicurare ai comuni, alle province e alle città metropolitane, le risorse necessarie per l'espletamento delle funzioni fondamentali in relazione alla possibile **perdita di**

**entrate locali connesse all'emergenza** epidemiologica da **Covid-19**, nella misura di **3 miliardi** in favore dei **comuni** e di **0,5 miliardi** in favore di **province** e città metropolitane.

Il **riparto** del fondo è stato demandato a un **decreto del Ministro dell'Interno**, di concerto con il Ministero dell'economia e delle finanze e previa intesa in Conferenza stato-città ed autonomie locali, sulla base degli **effetti** determinati dall'emergenza COVID-19 sui **fabbisogni di spesa** e sulle **minori entrate** (calcolate al netto delle minori spese, e tenendo conto delle risorse assegnate a vario titolo a ristoro delle predette minori entrate e delle maggiori spese), come valutati da un apposito Tavolo tecnico. Con il **Decreto del Ministero dell'interno 16 luglio 2020** sono stati definiti i **criteri e le modalità** di riparto del Fondo per i due comparti dei comuni e delle province e città metropolitane, a seguito dell'**intesa** raggiunta in sede di Conferenza Stato-città ed autonomie locali nella **seduta del 15 luglio 2020**. La **ripartizione** delle risorse del Fondo tra i singoli **enti beneficiari** di ciascun comparto è stata effettuata con il **Decreto** del direttore centrale della finanza locale del Dipartimento per gli affari interni e territoriali del Ministero dell'interno del **24 luglio 2020**.

Il **Tavolo tecnico** presso il Ministero dell'economia e delle finanze, presieduto dal Ragioniere generale dello Stato, con il compito di esaminare le conseguenze connesse all'emergenza Covid-19 sull'espletamento delle funzioni fondamentali, con riferimento alla possibile perdita di gettito relativa alle entrate rispetto ai fabbisogni di spesa di ciascun ente, è stato **istituito** con **decreto del Ministro dell'economia e delle finanze 29 maggio 2020**. Esso si avvale del supporto tecnico della SOSE - Soluzioni per il Sistema Economico S.p.A. - ed è composto da: due rappresentanti del Ministero dell'economia e delle finanze, due rappresentanti del Ministero dell'interno, due rappresentanti dell'ANCI, di cui uno per le città metropolitane, un rappresentante dell'UPI e dal Presidente della Commissione tecnica per i fabbisogni standard. Ai componenti del tavolo non spettano compensi, gettoni di presenza, rimborsi spese o altri emolumenti comunque denominati.

Successivamente, l'articolo 39, comma 1, del **decreto-legge n. 104/2020**, ha disposto un **incremento** della dotazione del Fondo nell'importo di **1,67 miliardi** di euro per l'anno **2020**, di cui **1,22 miliardi** di euro in favore dei **comuni** e **450 milioni** di euro in favore di **province e città metropolitane**.

L'incremento è finalizzato a garantire agli enti locali un **ulteriore ristoro** della **perdita di gettito** connessa all'emergenza epidemiologica di COVID-19 (al netto delle minori spese e delle risorse assegnate dallo Stato a compensazione delle minori entrate e delle maggiori spese).

Il **riparto** delle suddette risorse incrementali del Fondo è demandato ad un **decreto del Ministro dell'interno**, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, da adottare entro il **20 novembre 2020**, **previa intesa** in Conferenza Stato-città ed autonomie locali, sulla base di **criteri e modalità** che tengano conto del **proseguimento dei lavori del tavolo tecnico**, nonché del **riparto** delle risorse iniziali del Fondo già effettuato con il decreto del Ministero dell'interno **24 luglio 2020**.

Le risultanze intermedie del tavolo tecnico sono evidenziate nelle **Note metodologiche** allegate al **D.M. del Ministero dell'interno del 16 luglio 2020<sup>5</sup>**, che reca i criteri e le modalità di riparto del Fondo per il comparto comuni ([Allegato A](#)) e per il comparto province e città metropolitane ([Allegato B](#)), a seguito dell'**intesa** raggiunta in sede di Conferenza Stato-città ed autonomie locali nella seduta del **15 luglio 2020**.

---

<sup>5</sup> Pubblicato sulla [Gazzetta Ufficiale n. 182 del 21 luglio 2020](#).

## **Articolo 150** **(Fondo per la perequazione infrastrutturale)**

L'**articolo 150** prevede interventi volti ad assorbire il divario infrastrutturale tra le aree del Paese e a tal fine istituisce un fondo con una dotazione pari a 4,6 miliardi di euro.

Nello specifico, l'articolo novella l'art. 22 della legge 5 maggio 2009, n. 42, di attuazione all'art. 119, quinto comma, della Costituzione, sostituendo il comma 1 ed aggiungendo i commi da *1-bis* a *1-sexies*<sup>6</sup>.

L'art.119, quinto comma, della Costituzione dispone in ordine a risorse statali aggiuntive (rispetto a quanto previsto nei primi quattro commi del medesimo articolo<sup>7</sup>) nei confronti degli enti territoriali e all'effettuazione da parte dello Stato di interventi speciali in favore di tali enti al fine di perseguire una o più delle seguenti finalità: promuovere sviluppo economico, coesione e solidarietà sociale, rimuovere gli squilibri economici e sociali, favorire l'effettivo esercizio dei diritti della persona, provvedere a scopi diversi dal normale esercizio delle loro funzioni.

In luogo di operare specifiche novelle all'art.22, l'articolo in esame riscrive la disposizione, pur confermandone parte dell'impianto. Nell'esposizione che segue di segneranno gli aspetti innovativi rispetto alla disciplina vigente.

Con il **comma 1** del novellando art.22, viene demandato ad **uno o più decreti del Presidente del Consiglio dei Ministri** il compito di effettuare una **ricognizione delle dotazioni infrastrutturali esistenti** (nel testo vigente si prevede invece direttamente una ricognizione degli "interventi

---

<sup>6</sup> Si segnala che i contenuti dell'articolo in esame sono stati illustrati dal Ministro per gli affari regionali e le autonomie nel corso dell'audizione "sui rapporti tra lo Stato e le regioni in conseguenza delle recenti evoluzioni dell'emergenza coronavirus" presso la Commissione parlamentare per le questioni regionali nella seduta del 18 novembre 2020.

<sup>7</sup> Il primo comma dell'art.119 dispone che gli enti territoriali, e non solo alle Regioni (come previsto nel testo previgente alla riforma del Titolo V della Costituzione) vantano autonomia di entrata e di spesa. Il secondo comma afferma il principio secondo cui i predetti enti godono di risorse autonome. L'autonomia delle risorse è declinata come potestà di fissare e applicare tributi ed entrate propri, in armonia con la Costituzione e nello specifico con i principi di coordinamento della finanza pubblica, nonché in termini di compartecipazioni al gettito di tributi erariali riferibile al loro territorio. Il terzo comma demanda alla legge statale l'istituzione di un fondo perequativo per i territori con minore capacità fiscale per abitante. Le risorse, nel rispetto dell'autonomia finanziaria degli enti, non possono avere una destinazione vincolata (la destinazione è decisa dagli enti stessi). Il quarto comma stabilisce il principio della necessaria corrispondenza fra funzioni attribuite e risorse.

infrastrutturali", "in sede di prima applicazione" della disposizione). I DPCM sono adottati entro e non oltre il 30 giugno 2021, su proposta dei Ministri competenti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, con il Ministro degli affari regionali e le autonomie e con il Ministro per il sud e la coesione territoriale.

Non è contemplato alcun coinvolgimento delle regioni e degli enti locali nel processo di adozione dei DPCM.

*Al riguardo, parrebbe suscettibile di approfondimento tale mancato coinvolgimento, anche alla luce dei compiti che il novellando art.22 della legge n.42 del 2009 assegna alle regioni (v. infra) e alla previsione di un'intesa nell'ambito del sistema delle conferenze sui DPCM relativi all'individuazione delle infrastrutture per colmare il gap infrastrutturale, nonché ai criteri per l'assegnazione dei finanziamenti e infine al riparto del fondo perequativo infrastrutturale (v. infra).*

La finalità degli interventi perequativi è il recupero del deficit infrastrutturale tra le diverse aree geografiche del territorio nazionale, **anche infra-regionali**. Tale riferimento ai territori intraregionali, ancorché potenzialmente desumibile dalla disciplina vigente, viene ora reso esplicito. La tipologia di perequazione perseguita va pertanto intesa non come volta a beneficiare esclusivamente le regioni con minore grado di sviluppo infrastrutturale, bensì come diretta a colmare eventuali divari strutturali riguardanti territori anche situati all'interno di regioni che, nelle restanti parti, siano adeguatamente dotate di capitale fisico.

Sono confermati gli **ambiti oggetto della ricognizione**, già previsti dalla norma in vigore: strutture sanitarie, assistenziali, scolastiche, nonché rete stradale, autostradale, ferroviaria, portuale, aeroportuale<sup>8</sup>, idrica, elettrica e digitale e di trasporto e distribuzione del gas.

Risulta invece innovativa la scelta di precisare che la ricognizione si **avvale dei dati e delle informazioni forniti dalla Conferenza delle regioni e delle Province autonome**.

*Considerato che nell'ambito della ricognizione delle dotazioni infrastrutturali saranno verosimilmente censite anche strutture statali e di enti locali, la norma parrebbe doversi intendere nel senso che le regioni, per il tramite della Conferenza, siano tenute a trasmettere i dati delle strutture di propria competenza e che pertanto la ricognizione si avvalga "anche" (quindi non esclusivamente) del contributo della Conferenza delle regioni.*

---

<sup>8</sup> Nel testo vigente, invero, si fa riferimento "alle strutture portuali ed aeroportuali".

Ai medesimi DPCM è demandata altresì la definizione degli **standard di riferimento per la perequazione infrastrutturale** in termini di servizi minimi per le predette tipologie di infrastrutture.

Il **comma 1-bis** dell'art.22 della legge n.42 del 2009, che il comma 1 dell'articolo in commento intende introdurre, riguarda i parametri su cui la ricognizione va condotta. Esso riproduce i contenuti della disposizione vigente (di cui al comma 1, secondo periodo, dell'art.22 medesimo), anche se va rilevato che la stessa riguarda, come detto, la ricognizione degli interventi, non già delle dotazioni.

Ai fini della ricognizione, si terrà conto, in particolare:

- a) dell'estensione delle superfici territoriali;
- b) della valutazione della rete viaria con particolare riferimento a quella del Mezzogiorno;
- c) del deficit infrastrutturale e del deficit di sviluppo;
- d) della densità della popolazione e della densità delle unità produttive;
- e) di particolari requisiti delle zone di montagna;
- f) delle carenze della dotazione infrastrutturale esistente in ciascun territorio;
- g) della specificità insulare con definizione di parametri oggettivi relativi alla misurazione degli effetti conseguenti al divario di sviluppo economico derivante dall'insularità, anche con riguardo all'entità delle risorse per gli interventi speciali di cui all'articolo 119, quinto comma, della Costituzione.

Ai sensi del **comma 1-ter** dell'art.22 della legge n.42/2009, risultante dall'articolo in esame, il **coordinamento delle attività propedeutiche all'emanazione dei richiamati DPCM** spetta al Presidente del Consiglio dei ministri o al Ministro dallo stesso delegato, anche per il tramite della Struttura di missione Investitalia e del Dipartimento per la programmazione e il coordinamento della politica economica della Presidenza del Consiglio dei ministri.

Si ricorda che InvestItalia è una struttura di missione, istituita con il DPCM 15 febbraio 2019 (in attuazione dell'art.1, comma 162, della legge n.145 del 2018 - legge di bilancio 2019). Essa opera alle dirette dipendenze del Presidente del Consiglio dei Ministri per il coordinamento delle politiche del Governo e dell'indirizzo politico e amministrativo dei Ministri in materia di investimenti pubblici e privati.

Il Dipartimento per la programmazione e il coordinamento della politica economica è disciplinato dagli articoli 2 e 20 del D.P.C.M. 1/10/2012 "Ordinamento delle strutture generali della Presidenza del Consiglio dei Ministri". È la struttura di supporto al Presidente in materia di coordinamento della politica economica e di programmazione degli investimenti pubblici di interesse nazionale nonché di coordinamento delle politiche finalizzate allo sviluppo economico dei territori e delle aree urbane, finanziate con risorse

ordinarie. Fra le principali funzioni vi è quella di segretariato del Comitato interministeriale per la programmazione economica (CIPE).

Trattandosi di strutture che operano già alle dipendenze del Presidente del Consiglio dei ministri, quest'ultimo ha facoltà di avvalersi delle medesime già sulla base dell'ordinamento vigente.

In collaborazione con i Ministeri competenti, il Presidente (o il Ministro delegato), avvalendosi delle anzidette strutture, definisce gli **schemi-tipo per la ricognizione e gli standard di riferimento**.

*In proposito, parrebbe opportuno specificare con quale atto debbano essere approvati tali schemi tipo.*

Il comma 1-ter presenta contenuti innovativi rispetto alle disposizioni vigenti.

L'articolo in commento introduce un ulteriore **comma (1-quater)** all'art.22 della l.n.42/2009, contenente disposizioni non previste a legislazione vigente. Ai sensi di tale disposizione, è demandata ad ulteriori **DPCM l'individuazione sia delle infrastrutture** necessarie a colmare il deficit di servizi rispetto agli standard di riferimento per la perequazione infrastrutturale, sia dei **criteri di priorità per l'assegnazione dei finanziamenti**.

Tali decreti sono adottati, entro sei mesi dalla richiamata ricognizione della dotazione infrastrutturale, su proposta dei Ministri competenti, di concerto con il Ministro per gli affari regionali e le autonomie, con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, con il Ministro per il Sud e la coesione territoriale e con il Ministro dell'economia e delle finanze, previa intesa in Conferenza unificata.

La disposizione istituisce, nello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze, il "**Fondo perequativo infrastrutturale**" per il finanziamento delle infrastrutture necessarie ad assorbire il divario infrastrutturale. La relativa dotazione complessiva, pari a 4.600 milioni di euro per gli anni dal 2022 al 2033, è così ripartita: 100 milioni per l'anno 2022, 300 milioni per ciascuno degli anni 2023-2027, 500 milioni di euro annui per ciascuno degli anni 2028-2033.

Si stabilisce che al predetto Fondo **non si applica l'articolo 7-bis del decreto-legge n. 243 del 2016**<sup>9</sup>, il quale introduce, al fine di favorire il

---

<sup>9</sup> "Interventi urgenti per la coesione sociale e territoriale, con particolare riferimento a situazioni critiche in alcune aree del Mezzogiorno".



riequilibrio territoriale, un criterio di assegnazione preferenziale di risorse a favore degli interventi nei territori delle regioni del Mezzogiorno.

L'articolo 7-*bis* del citato D.L. n. 243 del 2016<sup>10</sup> detta un criterio di assegnazione differenziale dei finanziamenti per gli interventi nei territori delle regioni Abruzzo, Molise, Campania, Basilicata, Calabria, Puglia, Sicilia e Sardegna: il riparto delle risorse dei programmi di spesa in conto capitale finalizzati alla crescita o al sostegno degli investimenti, da assegnare sull'intero territorio nazionale, per i quali non siano già individuati specifici criteri o indicatori di attribuzione, deve essere disposto anche in conformità all'obiettivo di destinare agli interventi nel Mezzogiorno un volume complessivo di stanziamenti in conto capitale proporzionale alla popolazione residente (ciò che comporta, di fatto, una riserva pari al 34% delle risorse complessive).

Ai sensi del comma **1-quinquies** dell'art.22 della l.n.42/2009, risultante dall'articolo in esame, la **ripartizione del Fondo perequativo infrastrutturale** è effettuata con DPCM. La relativa adozione avviene su proposta dei Ministri competenti, di concerto con il Ministro degli affari regionali e le autonomie e con il Ministro dell'economia e delle finanze e previa intesa in Conferenza Stato regioni. Con tale atto sono individuati gli interventi da realizzare, l'importo del relativo finanziamento, i soggetti attuatori e il cronoprogramma della spesa, con indicazione delle risorse annuali necessarie per la loro realizzazione.

Rispetto alla procedura prevista per l'adozione dei DPCM di individuazione delle infrastrutture da realizzare e di fissazione dei criteri di priorità per l'assegnazione dei finanziamenti (si veda il comma 1-*quater*), si rilevano le seguenti differenze: viene meno il concerto con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti e con il Ministro per il Sud e la coesione territoriale, nonché l'intesa in sede di Conferenza unificata, che viene "sostituita" con l'intesa in sede di Conferenza Stato-regioni. La relazione illustrativa al disegno di legge non si sofferma sulle ragioni di tali differenze procedurali.

*Parrebbe in proposito suscettibile di approfondimento il mancato coinvolgimento in questa fase degli enti locali, tenuto conto che gli interventi infrastrutturali potranno riguardare territori infraregionali, di diretto interesse di comuni e enti di area vasta.*

---

<sup>10</sup> Convertito, con modificazioni, dalla legge n.18 del 2017 e come modificato da ultimo dall'articolo 1, comma 310, della legge n. 160/2019 (legge di bilancio per il 2020) e dall'art. 41, comma 3-bis, D.L. 16 luglio 2020, n. 76 ("Interventi urgenti per la coesione sociale e territoriale, con particolare riferimento a situazioni critiche in alcune aree del Mezzogiorno").

L'articolo aggiunge infine il **comma 1-sexies** all'art.22 della l.n.42/2009, ai sensi del quale il **monitoraggio della realizzazione degli interventi** è effettuato attraverso il sistema di cui al decreto legislativo 29 dicembre 2011, n. 229<sup>11</sup>. A tal fine si precisa che la classificazione degli interventi dovrà avvenire sotto la voce “Interventi per il recupero del deficit infrastrutturale legge di bilancio 2021”.

Il citato D.lgs. n. 229 contempla specifici obblighi di monitoraggio per le amministrazioni pubbliche e per i soggetti, anche privati, che realizzano opere pubbliche.

Si segnala che i **contenuti dell'articolo in esame** sono frutto di **condivisione con le regioni**, secondo quanto previsto nell'accordo in materia di interventi strategici a favore delle regioni e delle province autonome, sancito in sede di Conferenza Stato-regioni lo scorso 5 novembre.

Ai sensi del punto n. 2 dell'accordo medesimo, le parti hanno concordato sulla necessità di effettuare una ricognizione delle dotazioni infrastrutturali statali esistenti e di individuare le infrastrutture necessarie a colmare il deficit di servizi rispetto agli standard di riferimento per la perequazione infrastrutturale tra le diverse aree geografiche del territorio nazionale, anche infra-regionali. Tali interventi verranno finanziati con le risorse stanziati sul “Fondo perequativo infrastrutturale”, da istituire nello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze.

Nell'allegato n.1 al predetto accordo, è stato condiviso un testo normativo che prevede specifiche novelle all'art.22, sostanzialmente recepite nell'articolo in esame.

---

<sup>11</sup> "Attuazione dell'articolo 30, comma 9, lettere e), f) e g), della legge 31 dicembre 2009, n. 196, in materia di procedure di monitoraggio sullo stato di attuazione delle opere pubbliche, di verifica dell'utilizzo dei finanziamenti nei tempi previsti e costituzione del Fondo opere e del Fondo progetti".

## **Articolo 152 (Regioni TPL Scuola - Incremento risorse per il trasporto pubblico locale)**

L'articolo 152 finanzia i **servizi aggiuntivi di trasporto pubblico locale e regionale**, nelle Regioni e nelle Province autonome di Trento e Bolzano, istituendo un apposito **fondo** con una dotazione di **200 milioni di euro** per l'anno 2021.

In dettaglio il **comma 1** istituisce un **fondo**, nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, **con una dotazione di 200 milioni di euro per l'anno 2021**, finalizzato a consentire l'erogazione di **servizi aggiuntivi di trasporto pubblico locale e regionale, destinato anche a studenti**.

Il finanziamento è destinato a fronteggiare le esigenze trasportistiche conseguenti all'**attuazione delle misure di contenimento** derivanti dall'applicazione delle **Linee Guida** per l'informazione agli utenti e le modalità organizzative per il contenimento della diffusione del COVID-19 **in materia di trasporto pubblico e le Linee Guida per il trasporto scolastico dedicato, ove i predetti servizi nel periodo ante COVID-19 abbiano avuto un riempimento superiore a quello previsto dal DPCM** in vigore all'atto dell'emanazione del decreto ministeriale di attuazione previsto dal secondo periodo del comma 1.

Si ricorda che le **Linee guida sul trasporto pubblico**, di cui all'**Allegato 15** del DPCM 3 novembre 2020, prevedono tra le misure di sistema, che i **servizi aggiuntivi di trasporto pubblico locale** "dichiarati indispensabili dagli Enti di governo del trasporto pubblico locale in ciascuna Regione per assicurare il servizio con l'avvio dell'anno scolastico, sulla base di un piano che tenga conto del numero di utenti e degli orari di ingresso e di uscita dagli istituti scolastici, sono considerati come essenziali anche ai fini del finanziamento a carico di un fondo straordinario ovvero del fondo nazionale TPL di cui alla Legge 228/2012 e successive modificazioni, per le Regioni a Statuto Ordinario, e di un fondo straordinario per le Regioni a Statuto Speciale e le Province autonome. In tale contesto **il Governo provvederà a stanziare nella legge di bilancio per per l'anno 2021 risorse per 200 milioni di euro per le Regioni e per 150 milioni di euro per le province e i comuni**. Le risorse già stanziate a favore delle Regioni per i mancati introiti delle aziende di trasporto pubblico, conseguenti alla ridotta capacità di riempimento prevista dalle disposizioni vigenti, e per gli enti locali per la riduzione delle entrate di cui al decreto legge n. 104 del 2020, potranno essere a seguito di apposita modifica normativa utilizzate anche per i servizi aggiuntivi. Il Governo, a

consuntivo, al netto dell'aumento delle entrate da bigliettazione per la maggiore capienza prevista dalle presenti linee guida, verificherà la necessità di riconoscere le eventuali ulteriori risorse.”

Nella seduta del **5 novembre 2020** della **Conferenza Stato-Regioni** (Repertorio atti n. 187/CSR del 5 novembre 2020), è stato raggiunto un **accordo in materia di interventi strategici a favore delle Regioni e delle Province autonome**, in considerazione dell'articolo 111 del decreto-legge n. 34/2020, modificato dall'articolo 41 del decreto legge n. 104/2020, che ha istituito il “**Fondo per l'esercizio delle funzioni delle Regioni e delle Province autonome**” per garantire alle regioni e alle province autonome il ristoro della perdita di gettito connessa all'emergenza COVID-19 e in attuazione degli accordi sanciti in sede di Conferenza in data 20 luglio 2020. L'accordo prevede tra l'altro (punto 7), che lo Stato, le Regioni e le Province autonome, in considerazione dell'impegno del Governo assunto in sede di Conferenza unificata del 31 agosto 2020, concordano di prevedere uno specifico finanziamento per i servizi aggiuntivi di trasporto pubblico locale e regionale di Regioni e Province autonome di Trento e Bolzano ritenuti indispensabili per la prosecuzione dell'anno scolastico. Inoltre (punto 1) le Regioni a statuto ordinario concordano con lo Stato la necessità di realizzare opere pubbliche per la messa in sicurezza degli edifici e del territorio, di adottare misure opportune in materia di viabilità e per la messa in sicurezza e lo sviluppo di sistemi di trasporto pubblico anche con la finalità di ridurre l'inquinamento ambientale, per la rigenerazione urbana e la riconversione energetica verso fonti rinnovabili, per le infrastrutture sociali e le bonifiche ambientali dei siti. A tal fine, si prevede l'assegnazione alle Regioni ordinarie di ulteriori contributi (indicati in Allegato 1) per investimenti per il periodo 2021-2034 (di cui all'articolo 1, comma 134, della legge 30 dicembre 2018, n. 145).

Un **finanziamento analogo** a quello in commento è disposto **a favore dei comuni** dall'articolo 146 del presente disegno di legge, alla cui scheda di lettura si rinvia per approfondimenti.

Il secondo periodo del **comma 1** rinvia **l'assegnazione delle risorse** alle Regioni e alle Province autonome di Trento e di Bolzano ad un successivo **decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti**, di concerto con il Ministero dell'economia e delle finanze, previa intesa, in sede di Conferenza unificata, **da adottare entro sessanta giorni** dalla data di entrata in vigore della legge. La ripartizione delle risorse avverrà secondo i **criteri** stabiliti ai sensi del **decreto previsto dal comma 1-bis dell'articolo 44 del decreto-legge n. 104/2020**.

Si tratta della disposizione che ha autorizzato le regioni e le province autonome all'attivazione dei servizi aggiuntivi di trasporto pubblico locale e regionale, nei limiti del 50 per cento delle risorse ad essa attribuibili applicando alla spesa di 300 milioni autorizzata dal comma 1, le stesse **percentuali di ripartizione previste dal [Decreto interministeriale dell'11 agosto 2020 n. 340](#)** adottato in attuazione dell'articolo 200, comma 2, del decreto-legge n. 34/2020.

### Articolo 173 (Disposizioni in materia di personale ENAC)

L'**articolo 173** contiene l'**autorizzazione ad ENAC a bandire** - in aggiunta alle vigenti facoltà assunzionali, per il biennio 2020-2021 - delle **procedure concorsuali pubbliche per assunzioni con contratto di lavoro a tempo indeterminato** e conseguente incremento delle relative dotazioni organiche vigenti.

L'obiettivo della norma è quello di **rafforzare le attività ispettive di certificazione, di vigilanza e di controllo affidate all'ENAC**.

Tale facoltà assunzionale, inoltre, è volta a garantire il rispetto, da parte di tutti gli operatori del sistema dell'aviazione civile, degli standard di sicurezza stabiliti dalla normativa internazionale.

In particolare, **il comma 1 dell'articolo 173** prevede la possibilità di bandire procedure concorsuali pubbliche per l'assunzione di:

- 10 unità di personale di livello dirigenziale non generale;
- 151 unità di personale appartenente alla prima qualifica professionale;
- 145 unità di personale appartenente al ruolo tecnico-ispettivo;
- 72 ispettori di volo.

In base a quanto stabilito dal **comma 2** il reclutamento del personale dovrà avvenire secondo le modalità delineate dall'articolo 249 del decreto-legge n. 34 del 2020.

Il **comma 3** precisa che agli **oneri derivanti dall'attuazione dell'articolo** in questione, quantificati in euro 6.053.109 per l'anno 2021 e in euro 24.212.434, a decorre dall'anno 2022, dovrà provvedere l'ENAC con le risorse del proprio bilancio disponibile a legislazione vigente.

Infine il **comma 4** stabilisce che l'Ente comunichi alla Presidenza del Consiglio dei ministri e al Ministero dell'Economia e delle finanze, i dati relativi alle unità di personale effettivamente assunte nonché i relativi oneri da sostenere a regime.

## LA SECONDA SEZIONE

### 1. La disciplina contabile della seconda sezione

La parte contabile della legge di bilancio, recata dalla Sezione II del provvedimento, contiene il bilancio a legislazione vigente e le variazioni della legislazione vigente di spesa non determinate da innovazioni normative.

Si ricorda, infatti, che a seguito della riforma operata nel 2016, la parte contabile del bilancio contenuta nella **Sezione II** è venuta ad assumere un **contenuto sostanziale**, potendo incidere direttamente, attraverso le rimodulazioni ovvero attraverso **rifinanziamenti, definanziamenti o riprogrammazioni**, sugli stanziamenti a legislazione vigente.

Le **previsioni** di entrata e di spesa contenute nella **Sezione II** (art. 21, co. 1-*sexies*, legge n. 196/2009):

- sono **formate** sulla base della **legislazione vigente**, **includendo** l'aggiornamento delle previsioni relative alle spese per oneri inderogabili e alle spese di fabbisogno e le **rimodulazioni** compensative che interessano anche i fattori legislativi, proposte dalle amministrazioni in sede di formazione del bilancio;
- **evidenziano**, per ciascuna unità di voto, gli effetti delle **variazioni** derivanti dalle disposizioni contenute nella **Sezione I**. In tal modo, la Sezione II fornisce, per ciascuna unità di voto, **previsioni c.d. “integrate”** con gli effetti della manovra, riguardo alle scelte allocative contenute nei programmi di spesa che costituiscono **l'unità di voto**.

#### *1. Le unità di voto parlamentare*

Le **unità di voto** per le **spese** sono individuate con riferimento ai **programmi**, intesi quali aggregati di **spesa con finalità omogenea** diretti al perseguimento di risultati, definiti in termini di beni e di servizi finali, allo scopo di conseguire gli obiettivi stabiliti nell'ambito delle **missioni**, che rappresentano le funzioni principali e gli obiettivi strategici perseguiti con la spesa. Per le **entrate**, le unità di voto sono individuate con riferimento alla **tipologia** di entrata.

**L'unità di voto** deve indicare:

- l'ammontare presunto dei **residui** attivi o passivi alla chiusura dell'esercizio precedente a quello cui il bilancio si riferisce;
- l'ammontare delle entrate che si prevede di accertare e delle spese che si prevede di impegnare (**competenza**) nonché l'ammontare delle

entrate che si prevede di incassare e delle spese che si prevede di pagare (**cassa**), **nell'anno** cui il bilancio si riferisce;

- le previsioni delle entrate e delle spese relative al secondo e terzo anno del bilancio triennale.

Costituiscono oggetto di approvazione parlamentare sia le previsioni di entrata e di spesa, di competenza e di cassa, relative all'anno cui il bilancio si riferisce, sia quelle relative al secondo e terzo anno del bilancio triennale.

**Soltanto le previsioni del primo anno** costituiscono, tuttavia, limite alle **autorizzazioni di impegno e pagamento**.

Le spese del bilancio dello Stato rientranti in ciascuna unità di voto sono inoltre **classificate** a seconda della **natura dell'autorizzazione di spesa** sottostante, cui si collega il diverso grado di flessibilità e di manovrabilità della spesa stessa ai fini dell'applicazione della disciplina della **flessibilità del bilancio**, e precisamente in:

- **oneri inderogabili**, ossia spese vincolate a particolari meccanismi o parametri che ne regolano l'evoluzione, determinati sia da leggi sia da altri atti normativi, tra cui rientrano le cosiddette **spese obbligatorie** (vale a dire, le spese relative al pagamento di stipendi, assegni, pensioni, le spese per interessi passivi, quelle derivanti da obblighi comunitari e internazionali, le spese per ammortamento di mutui, nonché quelle così identificate per espressa disposizione normativa);
- **fattori legislativi**, ossia spese autorizzate da espressa disposizione legislativa che ne determina l'importo, considerato quale limite massimo di spesa, e il periodo di iscrizione in bilancio;
- **spese di adeguamento al fabbisogno**, ossia spese diverse dagli oneri inderogabili e dai fattori legislativi, quantificate tenendo conto delle esigenze delle amministrazioni.

La quota delle spese per oneri inderogabili, fattore legislativo e adeguamento al fabbisogno è indicata, per ciascun programma, in appositi **allegati** agli stati di previsione della spesa.

## ***2. La flessibilità degli stanziamenti di bilancio da fattore legislativo***

Con la c.d. **flessibilità** di bilancio si è data la possibilità alle amministrazioni di incidere sulle dotazioni finanziarie di spesa relative ai **fattori legislativi**, per poter modulare le risorse loro assegnate secondo le necessità connesse al raggiungimento degli obiettivi di spesa.

In particolare, l'articolo 23, comma 3, consente, con la Sezione II, in ciascuno stato di previsione, per motivate esigenze e nel rispetto dei saldi programmati di finanza pubblica:

- a) la rimodulazione **in via compensativa** delle dotazioni finanziarie relative a fattori legislativi anche **tra missioni diverse**, fermo restando la preclusione dell'utilizzo degli stanziamenti di conto capitale per finanziare spese correnti (c.d. rimodulazione **verticale**).

La rimodulazione è consentita anche sulle autorizzazioni **pluriennali di spesa in conto capitale**, ai sensi dell'art. 30, co. 2, il quale prevede la **rimodulazione** delle **quote annuali**, nel rispetto del vincolo finanziario complessivo, anche per l'**adeguamento** delle dotazioni finanziarie al **Cronoprogramma dei pagamenti**: in questo caso, le rimodulazioni coinvolgono una singola autorizzazione di spesa e trovano compensazione nell'ambito del periodo pluriennale di riferimento (*c.d. rimodulazione orizzontale*). Per le autorizzazioni pluriennali di spesa in conto capitale è altresì consentita la **reiscrizione nella competenza** degli esercizi successivi delle somme non impegnate alla chiusura dell'esercizio;

- b) il **rifinanziamento, definanziamento e riprogrammazione** delle dotazioni finanziarie di spesa di parte corrente e in conto capitale previste a legislazione vigente relative ai fattori legislativi, per un periodo temporale anche pluriennale. Tali variazioni degli stanziamenti di autorizzazioni legislative di spesa, non compensativi, **concorrono alla manovra di finanza pubblica**<sup>12</sup>.

È prevista esplicita **evidenza contabile** delle variazioni relative ai fattori legislativi di spesa, in **appositi allegati conoscitivi** ai singoli stati di previsione della spesa del bilancio, che vengono aggiornati all'atto del passaggio dell'esame del provvedimento tra i due rami del Parlamento.

### ***3. Classificazione delle spese***

Ai sensi dell'articolo 25 della legge di contabilità, la classificazione delle voci di **spesa** si articola su **tre livelli**:

- a) **missioni**, che rappresentano le funzioni principali e gli obiettivi strategici della spesa;
- b) **programmi**, ossia le **unità di voto parlamentare**, quali aggregati finalizzati al perseguimento degli obiettivi indicati nell'ambito delle missioni.

---

<sup>12</sup> Si tratta della parte della manovra che non necessita di innovazioni legislative, inglobando di fatto i contenuti delle preesistenti Tabelle C, D, E della vecchia legge di stabilità. Prima della riforma ex legge n. 163/2016, i rifinanziamenti/definanziamenti e le riprogrammazioni erano operati con le Tabelle C, D ed E della legge di stabilità, e venivano poi recepiti in bilancio con Nota di variazioni, in quanto, investendo profili sostanziali, erano variazioni precluse alla legge di bilancio, stante la sua natura di legge formale.



c) **unità elementari di bilancio**, che rappresentano le unità di gestione e rendicontazione – attualmente i **capitoli** - eventualmente ripartite in articoli (corrispondenti agli attuali piani di gestione).

Con il D.Lgs. n. 90/2016 sono state **introdotte** nel bilancio dello Stato le **azioni**, quali ulteriore articolazione dei programmi, volte a specificare ulteriormente la finalità della spesa. Al momento, esse rivestono carattere **meramente conoscitivo**, ad integrazione della classificazione per capitoli.

Esse sono destinate, in prospettiva, a costituire le unità elementari del bilancio dello Stato anche ai fini gestionali e di rendicontazione, in **sostituzione** degli attuali **capitoli** di bilancio. Il definitivo passaggio all'adozione delle azioni sarà valutato in base agli esiti di una **Relazione sull'efficacia delle azioni**, predisposta annualmente dalla Ragioneria generale dello Stato, sentita la Corte dei Conti. La più recente Relazione, presentata al Parlamento il 17 luglio 2019 ([Doc. XXVII, n. 7](#)), riguarda gli esiti della sperimentazione condotta finora. Con successivo D.P.C.M. sarà individuato l'esercizio finanziario a partire dal quale le azioni costituiranno le unità elementari del bilancio.

Le azioni sono rappresentate in un apposito **prospetto** dell'atto deliberativo, collocato dopo i quadri generali riassuntivi, che riporta il bilancio per Missione, Programma e Azione dello Stato nella sua interezza.

Le spese del bilancio dello Stato sono inoltre esposte secondo le tradizionali **classificazioni economica e funzionale**.

#### ***4. La struttura degli stati di previsione della spesa***

Il **deliberativo** di ciascuno **stato di previsione della spesa** (Tomo III del ddl) espone gli stanziamenti relativi ai singoli programmi di spesa del Ministero, che costituiscono l'unità di voto parlamentare, e riporta i seguenti **Allegati**:

- **Rimodulazioni** compensative **verticali** di spese per fattori legislativi e per adeguamento al piano finanziario dei pagamenti (art.23 c.3, lett.a);
- **Rimodulazioni** compensative **orizzontali** di spese per adeguamento al piano finanziario dei pagamenti (art.23 c.3, lett.a) e art. 30, co. 2, lett. a);
- **Rifinanziamenti, definanziamenti e riprogrammazioni** previste a legislazione vigente (art.23 c.3, lett.b);
- Dettaglio, per unità di voto, delle **spese** per oneri inderogabili, fattore legislativo e adeguamento al fabbisogno (art. 21, c.4);
- **Reiscrizione somme non impegnate** (art. 30 c.2).

Ogni stato di previsione della spesa presenta i seguenti **elementi informativi**:

- la **nota integrativa**, che contiene gli *elementi informativi* delle specifiche voci di bilancio (il contenuto di ciascun programma con riferimento alle

azioni sottostanti, le risorse finanziarie ad esso destinate per il triennio con riguardo alle categorie economiche, le norme autorizzatorie che lo finanziano); il *piano degli obiettivi*, intesi come risultati che le amministrazioni intendono conseguire, correlati a ciascun programma, e i relativi *indicatori di risultato* in termini di livello dei servizi e di interventi;

- per ogni programma, la ripartizione in **unità elementari di bilancio** dei relativi stanziamenti;
- un riepilogo delle dotazioni di ogni programma secondo **l'analisi economica e funzionale**.

Agli stati di previsione della spesa dei singoli Ministeri sono allegati, secondo le rispettive competenze, degli **elenchi degli enti cui lo Stato contribuisce** in via ordinaria.

L'articolo 21 della legge di contabilità, infine, dispone l'**approvazione**, con **distinti articoli**, dello stato di previsione dell'entrata, di ciascuno stato di previsione della spesa e dei totali generali della spesa nonché del quadro generale riassuntivo.

## 2. Le previsioni di spesa di competenza della IX Commissione nel disegno di legge di bilancio

### 2.1. Ministero delle infrastrutture e trasporti (Tab. 10)

L'articolo 220 del disegno di legge di bilancio **autorizza l'impegno ed il pagamento delle spese** dello stato di previsione del **Ministero delle infrastrutture e trasporti per l'anno finanziario 2021**, come risultanti dalla Tabella 10 e reca altresì diverse disposizioni relative al personale e alle spese del Corpo delle Capitanerie di porto.

In particolare **l'art. 220** prevede:

- il numero massimo degli **ufficiali ausiliari del Corpo delle Capitanerie di porto** come forza media nel 2021 (251 ufficiali in ferma prefissata o in rafferma e 35 ufficiali piloti di complemento) (**comma 2**);
- il numero massimo degli **allievi** del Corpo delle capitanerie di porto presso **l'Accademia navale e le Scuole sottufficiali** della Marina militare, per l'anno 2021 (136 unità) (**comma 3**);
- il rinvio all'elenco n. 1 annesso allo stato di previsione del MIT per le spese per le quali possono effettuarsi, per il 2021, i **prelevamenti dal fondo a disposizione** iscritto nel programma «Sicurezza e controllo nei mari, nei porti e sulle coste» (**comma 4**);
- la possibilità di versare in conto corrente postale da parte dei funzionari delegati i fondi di qualsiasi provenienza, ai sensi del regolamento per i servizi di cassa e contabilità delle Capitanerie (**comma 5**);
- l'applicazione delle **disposizioni** legislative e regolamentari in vigore presso il **Ministero della difesa**, in quanto compatibili, alla gestione dei **fondi**, delle **infrastrutture** e dei **mezzi di pertinenza delle Capitanerie di porto** (**comma 6**);
- l'autorizzazione al Ragioniere Generale dello Stato a riassegnare, allo stato di previsione del MIT, quota parte delle entrate versate al bilancio dello Stato derivanti dai corrispettivi di concessione offerti in sede di gara per il riaffidamento delle concessioni autostradali nella misura necessaria alla definizione delle eventuali pendenze con i concessionari uscenti (**comma 7**).

## Le spese del Ministero per gli anni 2021-2023

Il **ddl di bilancio 2021-2023** autorizza, per lo stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (MIT), **spese finali**, in termini di **competenza**, pari a **13.906,1 milioni di euro** nel **2021**, a **13.694,7 milioni di euro** per il **2022** e **13.392,2 milioni di euro** per il **2023**.

Rispetto alla legge di bilancio 2020, il disegno di legge di **bilancio 2021-2023** espone per il MIT, **nel triennio di riferimento**, un **andamento della spesa decrescente nel 2021 rispetto al 2020**, sostanzialmente in linea con il 2021 nel successivo anno 2022 ed in lieve diminuzione nell'anno 2023, come evidenziato in tabella.

(dati di competenza, valori in milioni di euro)

	LEGGE DI BILANCIO 2020	PREVISIONI			
		DDL DI BILANCIO 2021	DIFF. BIL 2021-BIL 2020	DDL DI BILANCIO 2022	DDL DI BILANCIO 2023
Spese correnti	6.962,5	7.880,2	-384,9	7.495,3	7.180,7
Spese in c/capitale	8.804,9	6.025,9	+173,5	6.199,4	6.211,4
<b>SPESE FINALI</b>	<b>15.767,4</b>	<b>13.906,1</b>	<b>-211,4</b>	<b>13.694,7</b>	<b>13.392,2</b>
<i>Spese MINISTERO in % spese finali STATO</i>		1,8 %		1,8 %	1,8 %

Con riferimento specifico alle **previsioni di spesa per il 2021**, il disegno di legge di bilancio espone **spese finali in diminuzione** rispetto al 2020, in termini assoluti, in misura pari a **-1.861,3 mln €** milioni di euro (-11,8 %).

**Gli stanziamenti di spesa del MIT** autorizzati dal disegno di legge di bilancio si attestano, in termini di competenza, nell'anno **2021** in misura pari al **1,8% della spesa finale del bilancio statale**, percentuale che rimane analoga negli anni successivi.

### Le spese per l'anno 2021

Lo stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e trasporti (Tabella 10) espone, a **legislazione vigente (BLV)**, una dotazione complessiva di competenza per l'anno **2021** di **12.868.4 milioni di euro**.

Rispetto alla legislazione vigente, la **manovra finanziaria per il 2021 attuata con le Sezioni I e II del disegno di legge di bilancio** determina complessivamente un **aumento delle spese finali di 1.037,7 milioni di euro**, di cui un aumento di 264,7 milioni di spesa in conto capitale e di 773 milioni di spesa in conto corrente, per arrivare ad uno stanziamento integrato di **13.906,1 milioni di euro**, come evidenziato nella tabella che segue:

**Spese finali del Ministero delle infrastrutture e trasporti - anno 2021***(dati di competenza, valori in milioni di euro)*

	2020		2021				
	LEGGE DI BILANCIO	PREVISIONI ASSESTATE	BLV	MOD. SEZ. II	DDL BILANCIO SEZ II	EFFETTI SEZ. I	DDL DI BILANCIO INTEGRATO SEZ I+SEZ II
Spese correnti	6.962,5	8.281,9	7.107,2	+163	7.270,2	610	7.880,2
Spese in c/capitale	8.804,9	8.886,5	5.761,2	+ 264,7	6.025,9	-	6.025,9
<b>SPESE FINALI</b>	<b>15.767,4</b>	<b>17.168,5</b>	<b>12.868,4</b>	<b>+427,7</b>	<b>13.296,1</b>	<b>610</b>	<b>13.906,1</b>

In particolare, gli effetti finanziari complessivi ascrivibili alla **Sezione II** determinano **un incremento della spesa per il 2021 pari a +427,7milioni di euro**, in gran parte dal lato della spesa in conto capitale: si tratta di **rifinanziamenti** operati dal disegno di legge (come meglio sarà esposto nel successivo paragrafo).

Le **misure legislative** introdotte dall'articolato della **Sezione I** determinano nel complesso un **effetto positivo di 610 milioni** di euro: relativi alla **Missione 13 (Diritto alla mobilità e sviluppo dei sistemi di trasporto)** (si veda per il dettaglio l'analisi per missioni nel successivo paragrafo).

Il **DDL di bilancio integrato** degli effetti della Sezione I e delle modifiche della Sezione II propone, dunque, **stanziamenti complessivi per il MIT pari a 13.906,1milioni per il 2021**.

Il **disegno di legge di bilancio integrato** vede una aumento per il **2021**, rispetto alla legge di bilancio 2020, degli importi relativi alla spese in conto corrente, che nel 2021 si attestano a poco circa 7.880 milioni di euro, mentre diminuiscono gli importi della spesa in conto capitale, che passano da 8.804,9milioni di euro del 2020 ai 6.025,9 milioni di euro del 2021. **Rispetto al bilancio a legislazione vigente 2021, il Bilancio integrato con le variazioni delle sezioni I e II presenta per il 2021 un aumento della spesa in conto capitale per un ammontare di 264,7 mln di €** (da 5.761,2 mln € a 6.025,9mln €) (per il dettaglio delle variazioni si veda il successivo paragrafo).

Si ricorda che le **priorità politiche del MIT** sono state definite con atto di indirizzo emanato con **D.M. 11 giugno 2020, n. 243** e sono le seguenti:

- 1) Sicurezza;
- 2) Sviluppo delle infrastrutture;
- 3) Incremento di efficienza e di sostenibilità del sistema dei trasporti;
- 4) Impegni riformatori e ammodernamento del Ministero.

## **Analisi delle previsioni di spesa per l'anno 2021 per Missioni/Programmi**

Lo stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e trasporti (Tabella 10) espone, come detto, nel **BLV legislazione vigente** integrato, una dotazione complessiva di competenza per l'anno **2021** di **12.868,4 milioni di euro**. La spesa complessiva del Ministero delle infrastrutture e trasporti è allocata su **5 missioni e 14 programmi**. La gran parte della spesa complessiva del Ministero è allocata su 2 sole missioni, la n. 13 “Diritto alla mobilità” e la n. 14 “Infrastrutture pubbliche e logistica”, ove è concentrato storicamente oltre il 90% della spesa finale complessiva del Ministero.

La tabella successiva espone le **previsioni di bilancio integrate** per il **2021 per ciascuna missione/programma di spesa** del Ministero, a raffronto con i dati dell'esercizio **2020**. La tabella evidenzia altresì le **modifiche** che il ddl di bilancio apporta alla **legislazione vigente 2021**, con interventi sia di **Sezione I che di Sezione II**, ai fini della determinazione delle **previsioni di spesa relative a ciascuna missione/programma**.

Gli **interventi di rifinanziamento/definanziamento della Sezione II** sono evidenziati nell'apposito **allegato** allo stato di previsione del Ministero.

## Ministero delle infrastrutture e trasporti- Spesa per Missioni/Programmi

(dati di competenza, valori in milioni di euro)

MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI								
	Missione/Programma	2020	2021					
		LEGGE DI BILANCIO	BLV	MODIFICHE SEZ. II		DDL BILANCIO SEZ. II	EFFETTI SEZ. I	DLB INTEGRATO SEZ I+SEZ II
				Rimodul. a.23 c. 3 lett a); a. 30 c. 1-2	Variaz. a.23 c. 3 lett b)			
1	<b>Infrastrutture pubbliche e logistica (14)</b>	<b>6.511,9</b>	<b>3.682,5</b>	-3,3	+227,0	<b>3.906,2</b>	-	<b>3.906,2</b>
1.1	Sistemi stradali, autostradali ed intermodali (14.11)	5.655,8	2.528,2	-3,3	+156,0	2.680,8	-	2.680,8
1.2	Sistemi idrici, idraulici ed elettrici (14.5)	<b>191,4</b>	<b>237,1</b>	-	-	<b>237,1</b>	-	<b>237,1</b>
1.3	Sicurezza, vigilanza e regolamentazione in materia di opere pubbliche e delle costruzioni (14.9)	<b>6,5</b>	<b>6,0</b>	-	-	<b>6,0</b>	-	<b>6,0</b>
1.4	Opere strategiche, edilizia statale ed interventi speciali e per pubbliche calamità (14.10)	<b>658,2</b>	<b>911,3</b>	-	+71,0	<b>982,3</b>	-	<b>982,3</b>
2	<b>Diritto alla mobilità e sviluppo dei sistemi di trasporto (13)</b>	<b>8.216,1</b>	<b>8.013,7</b>	-	<b>44</b>	<b>8.057,7</b>	<b>610</b>	<b>8.667,7</b>
2.1	Sviluppo e sicurezza mobilità stradale (13.1)	251,7	273,3	-	2	275,3	-	275,3
2.2	Sviluppo e sicurezza trasporto aereo (13.4)	85,9	83,6	-	-	83,6	25	108,6
2.3	Autotrasporto ed intermodalità(13.2)	350,9	300,3	-	20	320,3	70	390,3
2.4	Sistemi ferroviari, sviluppo e sicurezza del trasporto ferroviario (13.5)	872,7	649,6	-	3	652,6	55	707,6
2.5	Sviluppo e sicurezza della navigazione e del trasporto marittimo e per vie d'acqua interne (13.9)	546,5	523,0	-	2	525,0	110	635,0
2.6	Sviluppo e sicurezza mobilità locale (13.6)	6.108,2	6.183,8	-	17	6.200,8	350	6.550,8
3	<b>Casa e assetto urbanistico (19)</b>	<b>169,6</b>	<b>161,3</b>	-	+160,0	<b>321,3</b>	-	<b>321,3</b>
3.1	Politiche abitative, urbane e territoriali (19.2)	<b>169,6</b>	<b>161,3</b>	-	+160,0	<b>321,3</b>	-	<b>321,3</b>
4	<b>Ordine pubblico e sicurezza (7)</b>	<b>790,8</b>	<b>835,7</b>	-	-	<b>835,7</b>		<b>835,7</b>
4.1	Sicurezza e controllo nei mari, nei porti e sulle coste (7.7)	790,8	835,7	-	-	835,7	-	835,7
5	<b>Servizi istituzionali e generali delle amministrazioni pubbliche (32)</b>	<b>79,0</b>	<b>175,1</b>	-	-	<b>175,1</b>	-	<b>175,1</b>
5.1	Indirizzo politico (32.2)	16,3	106,4	-	-	106,4	-	106,4
5.2	Servizi e affari generali per le amministrazioni di competenza (32.3)	62,6	68,7	-	-	68,7		68,7

Nella prima colonna è riportata la numerazione che la Missione/programma di spesa assume nello stato di previsione del MIT in cui è iscritto. Tra parentesi, invece, è riportata la numerazione generale.

***La missione 13/MIT: “Diritto alla mobilità e sviluppo dei sistemi di trasporto”***

La **missione 13 "Diritto alla mobilità e sviluppo dei sistemi di trasporto"** si articola in 7 programmi, dei quali 6 sono affidati al Ministero delle infrastrutture e trasporti ed uno, il programma 13.8 "Sostegno allo sviluppo del trasporto", è contenuto nello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze (Tabella 2, a cui si rinvia), che contiene una quota rilevante di stanziamenti, relativi principalmente ai Contratti di programma e di servizio per il trasporto ferroviario.

**Complessivamente la missione 13 (MIT+MEF) vede uno stanziamento di BLV integrato 2021 di 14.686,9 mln €**

La **missione 13** “Diritto alla mobilità e sviluppo dei sistemi di trasporto”, relativa al solo **Ministero delle infrastrutture e trasporti** (articolata in 6 programmi di spesa) presenta uno stanziamento complessivo per il **2021 a legislazione vigente di 8.013,7 milioni di euro**, in leggera diminuzione rispetto alla legge di Bilancio 2020 che recava uno stanziamento di 8.216,1 milioni € circa, divenuto poi 9.339, 1 milioni € nelle previsioni assestate 2020.

Lo stanziamento **2021** viene **umentato di 44 milioni €** con i **finanziamenti** operati in **Sezione II** ed aumentato di **610 milioni €**, con le variazioni della **Sezione I**, come evidenziato nella tabella precedente, arrivandosi così ad una **previsione di spesa nel bilancio integrato di 8.667,7 milioni € per il 2021**.

Per il **2022** la **Missione 13** del MIT vede complessivamente un incremento degli stanziamenti per effetto della Sezione I di 113,5 milioni di euro ed un incremento di 58,5 milioni per le variazioni di Sezione II (lo stanziamento complessivo risulta 2022 pertanto di circa 8.155,4 mln €), mentre per il **2023** si registra un incremento di stanziamento dovuto alla Sezione I di 89,45 milioni ed effetti di Sezione II per +60,5 milioni, per un totale di spesa prevista nel 2023 di circa 8.483,7 mln €

Per quanto riguarda in dettaglio il **2021**, in **Sezione I** è operato un **rifinanziamento** per **+610 mln €** (che diventano +113,5 mln € per il 2022 e +89,45 mln € per il 2023) sul **programma 13.6** (Sviluppo e sicurezza della mobilità locale).

Le **variazioni** di spesa sui singoli **programmi** della Missione 13 sono in dettaglio i seguenti:

- sul **Programma 13.1 Sviluppo e sicurezza della mobilità stradale**, un rifinanziamento in **Sezione II** di **2 milioni €** per il **2021** (di 2 milioni per il 2022 e di 5 milioni per il 2023), sul cap. 7333, relativo a spese per **interventi di sicurezza stradale** (attuazione del Piano nazionale per la



sicurezza stradale, educazione stradale, Piani urbani del traffico): dalla Nota integrativa risulta che è stata esercitata su tale capitolo la facoltà (prevista dall'art. 30, co. 2, lett.b) della legge di contabilità pubblica n. 296 del 2009) di chiedere la reiscrizione nella competenza degli esercizi successivi delle somme non impegnate alla chiusura dell'esercizio, relative ad autorizzazioni di spesa in conto capitale a carattere non permanente;

- come effetto della **Sezione I**, si registra inoltre su tale programma una **riduzione complessiva dello stanziamento per il 2023 di 4,05 mln €**, di cui: **1,7 mln** sul cap. 1233, relativo alle spese di funzionamento del CCISS (Centro di coordinamento della sicurezza stradale); - **1,35 milioni di euro**, sempre per il 2023, sul cap. 1235 relativo alle attrezzature tecniche del Dipartimento trasporti terrestri del MIT, nonché una riduzione di **1 milione di euro** sul cap. 1276 relativo alle spese di funzionamento del CED del Ministero.
- Sul **programma 13.4** relativo al **trasporto aereo** si ha un **incremento di 25 milioni €** sia per il **2021** che per il **2022**, come effetto della **Sezione I**, sul cap. 1928, per le somme da assegnare alla **Sicilia per le riduzioni tariffarie sul trasporto aereo** (art. 125 del Ddl di Bilancio);
  - Sul **programma 13.2 “Autotrasporto e intermodalità”**, relativamente ai **Sistemi e servizi di trasporto intermodale** si registra un rifinanziamento (**Sezione II**) di **20 mln per il 2021 ed il 2022** (e di 10 mln per il 2023), sul cap. 7309 (spese da destinare alla prosecuzione degli interventi volti all'utilizzo di modalità di trasporto alternative al trasporto stradale e all'ottimizzazione della catena logistica);
    - come effetti della **Sezione I** sono disposti i seguenti **rifinanziamenti**:
    - sul cap. 1245 relativo ai servizi marittimi per il **trasporto combinato di merci** una spesa di **25 mln per il 2021**, di 19,5 mln per il 2022 e di 21,5 mln per il 2023: si tratta del rifinanziamento dell'**incentivo “Marebonus”** (art. 122 del Ddl di Bilancio);
    - sul cap. 1246 relativo al **trasporto ferroviario intermodale**, una spesa di **25 mln per il 2021** (di 19 mln per il 2022 e di 22 mln per il 2023) relativo agli incentivi **“Ferrobonus”** (art. 122 del Ddl di Bilancio);
    - sul cap. 1304 relativo alle **misure compensative per le imprese che effettuano trasporto con autobus** è disposto un finanziamento per **20 mln € per il 2021** (art. 119 del Ddl di Bilancio).
  - Sul **programma 13.5 “Sistemi ferroviari, sviluppo e sicurezza del trasporto ferroviario”** si registrano variazioni in **Sezione II** di **+ 3 mln per il 2021** (che diventano +10 mln per il 2022 e +14 mln per il 2023) per

interventi sulle infrastrutture ferroviarie, sul cap. 7532 relativi alla realizzazione della nuova **linea ferroviaria Torino-Lione**;

- gli effetti di **Sezione I** per complessivi **+55 mln € per il 2021** (e di +45 mln per ciascuno degli anni 2022 e 2023) sono così distribuiti:
  - un aumento di **20 mln € per il 2021** (e di 10 mln per ciascuno degli anni 2022 e 2023) sul cap. 1300, relativo a **misure compensative a favore di Rete Ferroviaria Italiana** (la spesa è autorizzata dal 2021 al 2034 per un totale di 150 milioni di euro, dall'art. 123, co. 5 del Ddl di Bilancio);
  - un aumento di **30 mln € per ciascuno degli anni 2021, 2022 e 2023** sul cap. 1301 per le **compensazioni** da corrispondere alle **imprese ferroviarie che effettuano trasporto passeggeri e merci** non soggetti ad obbligo di servizio pubblico (la spesa è autorizzata dal 2021 al 2034 per un totale di 420 milioni di euro, dall'art. 123, co. 1, del Ddl di Bilancio);
  - un aumento di **5 mln € per ciascuno degli anni 2021, 2022 e 2023** sul cap. 1305, relativo alle somme da destinare alla **imprese detentrici o noleggiatrici di carri ferroviari merci**, nonché agli spedizionieri ed agli operatori di trasporto intermodale (art. 121 del Ddl di Bilancio).
- Sul **programma 13.9** “Sviluppo e sicurezza della navigazione **del trasporto marittimo e per vie d'acqua interne**” si registrano rifinanziamenti in Sezione II di +2 milioni di € per il 2021 (di +2 mln per il 2022 e + 5 milioni di euro per il 2023) sul cap. 7258, relativo al Fondo per le infrastrutture portuali, nonché un rifinanziamento di 7,5 milioni di € per ciascuno degli anni 2022 e 2023 sul cap. 7255 per il potenziamento del trasporto marittimo passeggeri nello Stretto di Messina;
- gli effetti di **Sezione I** per complessivi **+110 mln € per il 2021** (e di +5 mln per ciascuno degli anni 2022 e 2023) sono così distribuiti:
  - + 88 mln nel 2021 sul cap 1805 di nuova istituzione, per compensare le Autorità di Sistema Portuale dei mancati introiti da traffico passeggeri e crocieristici, nonché le imprese di navigazione di trasporto turistico di persone operanti con navi minori (art. 120 del Ddl di Bilancio);
  - **+2 mln € nel 2021** (e 5 mln in ciascuno degli anni 2022 e 2023) sul cap. 1807 di nuova istituzione, quali somme destinate alla **rimozione, demolizione e vendita di relitti** (art. 133 del Ddl di Bilancio);
  - **+20 mln € nel 2021** sul cap. 1269 di nuova istituzione per la **compensazione al settore del trasporto marittimo** dei minori ricavi per l'emergenza Covid-19 (art. 120 del Ddl di Bilancio).

- Sul **programma 13.6 “Sviluppo e sicurezza della mobilità locale”**, si ha un rifinanziamento complessivo di **Sezione II** per **17 mln €** in ciascuno degli anni **2021 e 2022** e di **19 mln €** per il **2023**: il rifinanziamento riguarda il **Fondo per l’acquisto o noleggio di mezzi di trasporto pubblico locale**, sul cap. 7248 per 2 mln per il 2021 e 2022 (e 4 mln nel 2023), nonché il rifinanziamento per **10 mln €** per il **2021** (e di 7 mln per ciascuno degli anni 2022 e 2023) del cap. 7400, relativo agli **interventi per le metropolitane**, nonché un rifinanziamento di **3 mln €** per il **2022** e per il **2023** sul cap. **7418** per le nuove **linee metropolitane di Milano M4 ed M5**; viene infine rifinanziato per **5 mln** per ciascuno degli anni **dal 2021 al 2023**, il cap. 7137 relativo al Fondo comune per il rinnovo degli impianti fissi e del materiale rotabile delle **ferrovie in concessione ed in gestione governativa**;
- gli effetti della **Sezione I** per complessivi **350 mln €** per il **2021** consistono in un finanziamento sul cap. 1318, relativo alle misure compensative a sostegno delle imprese di trasporto locale e regionale passeggeri per i minori ricavi tariffari nel periodo dell’emergenza Covid-19: si tratta del **Fondo** previsto per il **finanziamento dei servizi aggiuntivi di trasporto pubblico locale e regionale, nelle Regioni e Province autonome** (200 mln €) e nei **comuni** (150 mln €) rispettivamente dagli articoli 152 e 146 del presente disegno di legge.

***Missione 7/MIT: il programma 7.7 “Sicurezza e controllo nei mari, nei porti e sulle coste” (missione 7)***

Della missione 7 "Ordine pubblico e sicurezza", fa parte il **programma 7.7 “Sicurezza e controllo nei mari, nei porti e sulle coste”** affidato alle **Capitanerie di porto**, che reca uno **stanziamento** per il 2021 nel BLV di 835,7 mln € in aumento rispetto allo stanziamento di Bilancio 2020, che era pari a 790,8 mln €

**Non sono evidenziate variazioni in Sezione II, né effetti di Sezione I.**

Pertanto nel **BLV integrato** lo stanziamento del programma 7.7 è confermato pari a **835,7 mln € per il 2021**.

Per il **2022** lo stanziamento è di **845.5 mln €** circa e per il **2023** di **841.7 milioni €** circa.

***Altri Programmi di interesse***

Si ricorda che nell’ambito del **programma 14.11 del MIT** si trova il cap. 7582 relativo al **fondo per la progettazione e la realizzazione di ciclovie turistiche**, che reca un **refinanziamento di 4 mln €** per il **2021** e di 1 mln

per il 2022 (lo stanziamento complessivo del DLB integrato è di 129,8 mln nel 2021, di 61 mln nel 2022 e di 60,2 mln nel 2023).

Per quanto riguarda il **Programma sperimentale buono mobilità**, il cui finanziamento è incrementato di **100 mln € per il 2021** dall'art. 126 del ddl di Bilancio, si ricorda che questo è finanziato a valere sulle risorse iscritte sul capitolo 7955 «**Fondo destinato al programma sperimentale buono mobilità**» dello stato di previsione del **Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare** (Tabella 9).

## 2.2. Ministero dell'economia e delle finanze – (Tabella n. 2)

### Missione 13/MEF: Diritto alla mobilità e sviluppo dei sistemi di trasporto

MINISTERO DELL'ECONOMIA E DELLE FINANZE									
	Missione/Programma	2020			2021				
		LEGGE DI BILANCIO	ASSEST.	BLV	MODIFICHE SEZ. II		DDL BILANCIO SEZ. II	EFFETTI SEZ. I	DLB INTEGRATO SEZ I+SEZ II
					Rimodul. a.23 c. 3 lett a); a. 30 c. 1	Variazioni a.23 c. 3 lett b)			
8	Diritto alla mobilità e sviluppo dei sistemi di trasporto (13)	5.952,7	6.052,7	5.908,6	-	6,7	5.915,3	3,9	5.919,2
8.1	Sostegno allo sviluppo del trasporto (13.8)	5.952,7	6.052,7	5.908,6	-	6,7	5.915,3	3,9	5.919,2

Il **Programma 13.8** “Sostegno allo sviluppo del trasporto”, reca i **contributi** corrisposti al gruppo **Ferrovie dello Stato S.p.A.**, relativi al **contratto di programma per il trasporto ferroviario** e vede uno stanziamento nel DLB a legislazione vigente per il 2021 di 5.908,6 milioni, che diventano **5.919,2 milioni di euro nel DLB integrato 2021** a seguito di una variazione di **6,7 milioni** effettuata in **Sezione II** e di effetti per gli interventi di **Sezione I per +3,9 mln di euro**.

Lo stanziamento DLB integrato sul Programma 13.8 ammonta a 6.405,2 milioni per il **2022** ed a 3.458,7 milioni per il **2023**.

Per quanto riguarda le variazioni di **Sezione II**, si ha un aumento complessivo di **+6,7 mln nel 2021**, mentre negli anni successivi si ha un aumento di 1.295 milioni ed una riduzione di 1.100 mln nel 2023.

Si tratta di una **riprogrammazione di contributi in conto impianti a Ferrovie dello Stato Spa**, assegnati ai sensi della L. 266 del 2005, art. 1, co. 86: sul cap. 7122/PG 2, relativo al **Fondo opere**, relativo agli investimenti del Contratto di programma, la cui variazione è la seguente:

- 2021: +4,74 mln;
- 2022: + 1.245 mln;
- 2023: -1.150 mln.

La restante variazione di + 2 mln per il 2021 (e di +50 mln per ciascuno degli anni 2022 e 2023) è a valere sul Piano Gestionale 5 del cap. 7122, relativo alla manutenzione straordinaria del Contratto di Programma, parte Servizi, 2016-2021.

Per quanto riguarda gli effetti di **Sezione I**, si ha un **incremento di 3,9 mln per ciascuno degli anni dal 2021 al 2023**, da imputare allo stanziamento sul cap. 1540, relativo alle somme da corrispondere a Ferrovie dello Stato per i contratti da destinare alle regioni, in particolare relativi ai contributi da attribuire alle regioni Friuli Venezia-Giulia e Veneto per il trasferimento dei servizi ferroviari interregionali indivisi.

**Missione 15/MEF: Comunicazioni**

MINISTERO DELL'ECONOMIA E DELLE FINANZE									
	Missione/Programma	2020		2021					
		LEGGE DI BILANCIO	ASSEST.	BLV	MODIFICHE SEZ. II		DDL BILANCIO SEZ. II	EFFETTI SEZ. I	DLB INTEGRATO SEZ I+SEZ II
					Rimodul. a.23 c. 3 lett a); a. 30 c. 1	Variazioni a.23 c. 3 lett b)			
<b>10</b>	<b>Comunicazioni (15)</b>	<b>506,2</b>	<b>486,3</b>	<b>526,6</b>	-	-	<b>526,6</b>	<b>110</b>	<b>636,6</b>
10.1	Servizi postali (15.3)	315,5	315,5	315,6	-	-	315,6	-	315,6
10.2	Sostegno al pluralismo dell'informazione (15.4)	190,6	170,7	210,9	-	-	210,9	110	320,9

Il programma 15.3 relativo ai “*Servizi postali*”, vede uno stanziamento nel **DLB integrato 2021 di 315,63 milioni di euro**, confermato nel DLB a legislazione vigente, sostanzialmente stabile nei due anni successivi e pari a 314,9 mln di euro. **Non si registrano variazioni** né di Sezione II, né per effetti di Sezione I.

Si ricorda che il programma comprende principalmente i trasferimenti correnti a Poste Italiane S.p.a. per lo svolgimento degli obblighi di servizio universale nel settore dei recapiti postali, per il quale rimane confermato nel triennio lo stanziamento di **262,4 milioni di euro per il finanziamento del Contratto di programma con Poste italiane S.p.a.**

Il programma 15.4 *Sostegno al pluralismo dell'informazione*, reca uno stanziamento nel **DLB integrato 2021 di 320,9 milioni di euro**, in aumento di **110 milioni di euro** per gli effetti della **Sezione I**. Lo stanziamento del Programma nel DLB integrato è di **315,3 milioni di euro per il 2022** e di **314,5 mln nel 2023**.

L'incremento di **110 milioni** di euro per ciascuno degli anni dal 2021 al 2023, è conseguenza dell'aumento dello stanziamento del **Fondo per il pluralismo e l'innovazione dell'informazione**, disposto dall'art. 102 del presente disegno di legge, che modifica il meccanismo di assegnazione delle risorse provenienti dal versamento del canone di abbonamento alla televisione, in particolare disponendo in via generale dal 2021 la destinazione della quota fissa di 110 milioni di euro annui al Fondo per il pluralismo e l'innovazione dell'informazione e della restante quota alla RAI-Radiotelevisione italiana SPA.  
**Non si registrano variazioni** in Sezione II.

### **2.3. Ministero dello sviluppo economico (Tabella n. 3)**

#### ***Missione 15/MISE: Comunicazioni***

Nell'ambito della **Missione 15 "Comunicazioni"**, lo stanziamento ammonta nel **DLB integrato 2021** complessivamente a circa **281 mln €**, mentre per il **2022** si prevede una spesa di **408,6 mln** e per il **2023 di 128,7 mln €** circa.

Sui tre programmi afferenti alla missione 15 **non si registrano per il 2021 variazioni né di Sezione II, né effetti di Sezione I**; si tratta dei seguenti programmi:

- il programma **15.5 "Pianificazione, regolamentazione tecnica e valorizzazione dello spettro radio"** che comprende le competenze per la gestione delle frequenze a livello nazionale ed internazionale e che reca uno stanziamento a DLB integrato di **10,2 milioni** di euro per il **2021**;

- il programma **15.8 "Servizi di Comunicazione elettronica, di Radiodiffusione e Postali"**, che reca uno stanziamento a DLB integrato di **229,2 milioni** di euro per il **2021**;

Le spese del programma **15.8 "Servizi di Comunicazione elettronica, di Radiodiffusione e Postali"** sono oggetto di rimodulazioni verticali per 1,9 milioni operate tra le autorizzazioni di spesa per il 5G, spostate dal cap. 3150/1 ai capitoli 3152/1 e 7070/5 (cfr. Tomo III dello stampato, pag. 267);

- il programma **15.9 "Attività territoriali in materia di comunicazioni e di vigilanza sui mercati e sui prodotti"**, che reca uno stanziamento a DLB integrato di **41,5 milioni** di euro per il **2021**.

Per quanto riguarda gli **anni successivi**, si ha una **riduzione** complessiva sulla missione 15, per gli effetti della **Sezione I**, di **470 mila euro** per l'anno **2023**, di cui -138 mila euro nel programma 15.5, sul cap. 3140 relativo al Fondo per il riassetto dello spettro radio, e una riduzione di 332.000 euro sul programma 15.9 relativo alle "Attività territoriali in materia di comunicazioni e di vigilanza sui mercati e sui prodotti" relativi a minori spese correnti di acquisto di beni e servizi (capitoli n. 3348, n.3349 e n. 3352).

#### ***Missione 17/MISE: Ricerca e innovazione***

Nell'ambito della **Missione 17 "Ricerca e innovazione"**, va poi considerato il **programma 17.18 "Ricerca, innovazione, tecnologie e servizi per lo sviluppo delle comunicazioni e della società dell'informazione"** che reca uno stanziamento a DLB integrato di **13,7 milioni di euro** per il **2021** e per il quale **non si registrano variazioni né di Sezione II, né effetti di Sezione I**.

Per il **2023** si ha una riduzione di 64.000 euro sul programma 17.18 "Ricerca, innovazione, tecnologie e servizi per lo sviluppo delle comunicazioni e della società dell'informazione, relativi a minori spese di acquisto di beni e servizi (cap. 4451).

Si ricorda infine che nell'ambito del programma 11.7, al capitolo 7346, il Fondo per interventi volti a favorire lo sviluppo delle tecnologie e delle applicazioni di Intelligenza Artificiale, *Blockchain* e *Internet of Things*, con una dotazione di 15 milioni di euro per l'anno 2021, invariata.